

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA  
NÚCLEO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL  
E MEIO AMBIENTE**

**ALEKSANDER ALLEN NINA PALITOT**

**“Nós, a ponte e os outros”:  
Cultura, Meio Ambiente e Desenvolvimento em Guajará-Mirim (RO)**

Porto Velho  
2016

**ALEKSANDER ALLEN NINA PALITOT**

**Nós, a ponte e os outros:  
Cultura, Meio Ambiente e Desenvolvimento em Guajará-Mirim (RO)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, da Fundação Universidade Federal de Rondônia, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: **Prof. Dr. Antônio Cláudio Rabello**

Porto Velho  
2016

**FICHA CATALOGRÁFICA**  
**BIBLIOTECA PROF. ROBERTO DUARTE PIRES**

Palitot, Aleksander Allen Nina.

P163n

Nós, a ponte e os outros: cultura, meio ambiente e desenvolvimento em Guajará-Mirim / RO. / Aleksander Allen Nina Palitot, Porto Velho / RO, 2016.  
102 fls.; il.

Orientador: Dr. Antônio Cláudio Rabello

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) – Fundação Universidade Federal de Rondônia.

1.Meio ambiente. 2.Cultura - desenvolvimento. 3.Guajará-Mirim / RO. 4.Turismo.  
I. Rabello, Antônio Cláudio. II.Título

CDU 502.131.1 (811.1)

**Bibliotecária responsável: Rejane Sales – CRB 11/903**

**ALEKSANDER ALLEN NINA PALITOT**

**Nós, a ponte e os outros:  
Cultura, Meio Ambiente e Desenvolvimento em Guajará-Mirim (RO)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, da Fundação Universidade Federal de Rondônia, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre.

Apresentada em DATA 23 de dezembro de 2016

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Antônio Cláudio Barbosa Rabello (Orientador)

---

Prof. Dr. Dante Ribeiro da Fonseca

---

Prof. Dr. Fábio Robson Casara Cavalcante

Resultado: \_\_\_\_\_

Dedico a minha família, meus  
professores, meus alunos e amigos.

*Os seres humanos não são  
eficientemente projetados para um  
sistema de produção capitalista.  
Eric Hobsbawm*

## **Agradecimentos**

A Universidade Federal de Rondônia, e a todo o seu corpo de colaboradores, professores e pesquisadores.

Ao meu orientador Prof. Dr. Antônio Cláudio Barbosa Rabello com toda admiração e respeito, pela orientação, dedicação, paciência e principalmente pela amizade e oportunidade de aprendizagem.

Aos professores do Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, agradecido pelo apoio, incentivo, contribuição e inestimáveis ajudas com as fontes que nos foram fornecidas.

Meus sinceros agradecimentos.

## **RESUMO**

A presente dissertação teve como objeto de investigação as possibilidades do Turismo como fator para o desenvolvimento local - sustentável e inclusivo - do município de Guajará-Mirim. Em muitas localidades o turismo representa a principal alternativa econômica. No município de Guajará-Mirim essa alternativa não é explorada de forma a transformar a atividade em fator de desenvolvimento local. Analisando as políticas de turismo na localidade constatamos a falta de investimentos na manutenção dos equipamentos com potenciais para o Turismo, o distanciamento entre a cultura e história local para o fomento da atividade. Considerando, ainda, que os planos de desenvolvimento têm produzido resultados insatisfatórios, a presente pesquisa analisou as possibilidades do Turismo em várias de suas modalidades: religiosa, histórica, ambiental e cultural, enquanto alternativas para o desenvolvimento no Município de Guajará-Mirim. Para isso, buscou exemplos em experiências bem-sucedidas e municípios que elegeram essas alternativas como diretrizes para a melhoria da qualidade de vida de seus munícipes incorporando sua história, sua identidade e suas práticas culturais na promoção e no investimento de políticas públicas de Turismo.

Palavras-Chave: Guajará-Mirim, Desenvolvimento Local Sustentável, Turismo, Cultura.



## **ABSTRACT**

The purpose of this dissertation was to investigate the possibilities of tourism as a factor for the local development - sustainable and inclusive - of the municipality of Guajara-Mirim. In many places, tourism is the main economic alternative. In the municipality of Guajara-Mirim, this alternative is not exploited in order to transform the activity into a factor of local development. Analyzing the tourism policies in the locality we verified the lack of investments in the maintenance of equipment with potential for Tourism, the distance between culture and local history for the promotion of the activity. Considering also that development plans have produced unsatisfactory results, the present study analyzed the possibilities of Tourism in several of its modalities: religious, historical, environmental and cultural, as alternatives for development in the Municipality of Guajará-Mirim.

. In order to do this, it sought examples of successful experiences and municipalities that chose these alternatives as guidelines for improving the quality of life of its citizens incorporating their history, their identity and their cultural practices in the promotion and investment of tourism public policies.

**Keywords:** Guajará-Mirim, Sustainable Local Development, Tourism, Culture.

## Lista de Ilustrações

Figura 1 - Vista aérea do Ponto de Fronteira de Guajará-Mirim, da estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a área urbana ao fundo	25
Figura 2 - Av. Dr. Mendonça Lima (Guajará-Mirim/BR), Rio Mamoré e Guayaramerín/BO	26
Figura 3 - Batelão do Divino no Rio Mamoré em Guajará-Mirim	40
Figura 4 - Remeiros no Batelão do Divino Espírito Santo	40
Figura 5 - Caixeiro de pé com um pequeno tambor	41
Figura 6 - Fiéis nas águas do rio, aguardando o Divino.	42
Figura 7 - Alferes encarregado da Bandeira do Divino e o Encarregado da Coroa desembarcando.	43
Figura 8 - Vista da antiga Estação da ferrovia em Guajará-Mirim, hoje Museu municipal. Ao lado um monumento constituído em uma praça, a partir de uma antiga locomotiva.	58
Figura 9 - Locomotiva da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em pleno funcionamento, próximo a Guajará-Mirim na colônia agrícola do lata.	70
Figura 10 - Figura 10 - As “sinhazinhas da fazenda” do Boi Bumbá Flor do Campo. Bumbódramo de Guajará-Mirim, em 2011, no Duelo da Fronteira.	84
Figura 11 - Apresentação do Bumba meu boi de São Luiz/MA.	87
Figura 12 - Presença da cultura do Bumba meu boi na Região Nordeste	88
Figura 13 - Azulejo português em São Luiz Estado do Maranhão	89
Figura 14 - Azulejos do Mosteiro de São Vicente de Fora – Portugal	90
Figura 15 - Pajé do Boi bumbá Caprichoso Parintins/AM.	93
Figura 16 - Ritual do Pajé do Boi-bumbá Garantido Parintins/AM	94
Figura 17 - Dança da Sinhazinha com o Boi no Arraial Flor do Maracujá – Porto Velho/RO.	95
Figura 18 - Sr <sup>a</sup> . Gregória Sampierre e Sr. Élio Canuto Gomes.	97
Figura 19 - Marujada do Boi Bumbá Malhadinho em 2011	99
Figura 20 - Integrante do Boi Bumbá Flor do Campo, a cunha-poranga em 2011	100
Figura 21 - Alegoria do Boi Bumbá Flor do Campo em 2011	101
Figura 22 - Sr. Mario Rodrigues Moreira e a Sra. Georgina Ramos da Costa - 1981.	102
Figura 23 - Primeira apresentação do Boi Flor do Campo - Catirina e Nego Chico – 1981	103
Figura 24 - Pajé do Boi Bumbá Flor do Campo- 2011.	103
Figura 25 - I FEFOPEM – O boi-bumbá Malhadinho os brincantes – 1995.	105
Figura 26 - III FEFOPEM - Sr. Leonilso (Amo do Boi), Cunhã-poranga e Curumim – 1997.	106
Figura 27 - I FEFOPEM – Professores Mário Venere; Maria de Fátima Amaral; Dorosnil Alves Moreira e Carmem Tereza V. Moreira – 1995.	107
Figura 28 - Duelo da Fronteira, Boi Flor do Campo no Bumbódromo, em 2011.	108
Figura 29 - Apresentação do Boi Malhadinho, em 2011, no Duelo da Fronteira	109
Figura 30 - Hotel Pacaás Novos	117
Figura 31 - Antiga estação e atualmente Museu Municipal de Guajará-Mirim	135

## Lista de Gráficos

Gráfico 1 –	<i>Evolução do IDHM – 1991-2010</i>	49
Gráfico 2 –	<i>Evolução das posições de Guajará-Mirim e Pirenópolis no ranking nacional do IDHM</i>	50
Gráfico 3 –	<i>Evolução do PIB Municipal a preços constantes (1996-2010), em R\$. a preços do ano 2000</i>	51
Gráfico 4 –	<i>Evolução do PIB Municipal – Guajará-Mirim e Tiradentes</i>	78
Gráfico 5 –	<i>Despesas Municipais no Comércio e Serviços</i>	78
Gráfico 6 –	<i>Gasto com Turismo – Guajará-Mirim e Tiradentes (em R\$)</i>	80
Gráfico 7 –	<i>Evolução do IDHM – Guajará-Mirim e Tiradentes</i>	80
Gráfico 8 –	<i>Evolução do PIB: Guajará-Mirim e Parintins</i>	112
Gráfico 9 –	<i>Evolução do IDHM – Guajará-Mirim e Parintins</i>	113
Gráfico 10 –	<i>Evolução do PIB Municipal – Guajará-Mirim e Nobres (em R\$)</i>	121
Gráfico 11 –	<i>Composição por setor da Economia em Nobres – Em R\$</i>	123
Gráfico 12 –	<i>Evolução do IDMH – Guajará-Mirim e Nobres</i>	123
Gráfico 13 –	<i>Circulação de hóspedes e clientes em Guajará-Mirim</i>	132

## **Lista de Siglas**

- 1 – ALCGM – Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim.
- 2 – EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo.
- 3 – EFMM – Estrada de Ferro Madeira Mamoré.
- 4 – EUA – Estados Unidos da América.
- 5 – EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas.
- 6 – FEFOPEM – Festival Folclórico Pérola do Mamoré.
- 7 – FEFOGUAM – Festival Folclórico Pérola do Mamoré.
- 8 – GTINAM – Grupo de Trabalho para Integração da Amazônia.
- 9 – GERA – Grupo Executivo de Reforma Agrária.
- 10 – ICMBIO – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.
- 11 - INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.
- 12 – IBRA – Instituto Brasileiro de Reforma Agrária.
- 13 – INDA – Instituto Nacional de Desenvolvimento Rural.
- 14 – IDH – Índice de Desenvolvimento Humano.
- 15 – IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- 16 – ICMS - Imposto Sobre Circulação De Mercadorias E Prestação De Serviços.
- 17 – IPI – Imposto sobre Produto Industrializado.
- 18 – PIB – Produto Interno Bruto.
- 19 - PIC - Projeto Integrado de Colonização.
- 20 – PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo.
- 21 – PIN – Plano de Integração Nacional.
- 22 – JK – Juscelino Kubitschek
- 22 – SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.
- 23 – SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus.
- 24 – SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.
- 25 – UMAM – União Municipal das Associações de Moradores de Guajará Mirim.
- 26 – ONU – Organização das Nações Unidas.
- 27 - OMT – Organização Mundial do Turismo.
- 28 - OMT – Organização Mundial do Trabalho.
- 29 – ZFM – Zona Franca de Manaus.

## Sumário

1.	<i>Introdução</i>	14
1.	<i>O turismo como fator de desenvolvimento local e sustentável</i>	17
a)	Cultura e Meio ambiente como fatores para o desenvolvimento: a festa do divino Espírito Santo, Madeira-Mamoré, o duelo da fronteira e o Ecoturismo.	17
2.	<i>Políticas de desenvolvimento na Amazônia e em Guajará-Mirim</i>	21
a)	Os projetos para a ocupação e desenvolvimento da Amazônia.	21
b)	Guajará-Mirim: uma breve história econômica	24
c)	Políticas de estado no desenvolvimento da Amazônia: as ações do INCRA em Guajará-Mirim	29
i.	A colonização agrícola em Guajará-Mirim	30
d)	Criação das zonas de livre comércio na Amazônia	31
3.	<i>Turismo religioso e a festa do Divino Espírito Santo</i>	36
a)	Aspectos do Turismo Religioso	36
b)	A festa do Divino Espírito Santo em Guajará-Mirim	38
i.	Os festejos	39
ii.	Os festejos na cidade de Guajará-Mirim: depoimentos	46
c)	A cidade Pirenópolis(GO) e a importância do Turismo Religioso: comparações com Guajará-Mirim	47
4.	<i>Turismo Histórico: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e seu museu</i>	52
a)	O turismo histórico e suas possibilidades para o desenvolvimento local	52
b)	A ferrovia do Diabo: histórico	55
i.	Os primeiros habitantes da região	56
ii.	Os estudos para o “progresso”	56
iii.	O fracasso dos americanos	61
iv.	O Brasil insiste em construir a ferrovia	64
c)	O Museu e os aparelhos históricos em Guajará-Mirim: a atual situação	74
d)	Exemplos de cidades que tem o Turismo Histórico como um dos fundamentos para o desenvolvimento local	76
5.	<i>O Turismo de festejos e eventos: O “Duelo Da fronteira”</i>	82
a)	O Turismo Cultural.	82
b)	Histórico do evento	83
i.	A origem do bumba meu boi ou boi bumbá no Brasil	85
ii.	O boi bumbá em Guajará-Mirim	95
iii.	O boi-bumbá Flor do Campo	101
iv.	O boi-bumbá Malhadinho	104
v.	O festival folclórico de Guajará-Mirim	107
c)	A atual situação do festival folclórico	109
d)	O exemplo de Parintins	110
e)	Comparando os resultados: Parintins e Guajará-Mirim	111
6.	<i>O Turismo Ecológico e as potencialidades em Guajará-Mirim</i>	114
a)	Elementos conceituais do turismo ecológico e potenciais econômicos	115
b)	Potencial ecológico de Guajará-Mirim	116
c)	O município e suas áreas de proteção e reservas	117
d)	Ecoturismo e belezas cênicas: dimensão ambiental, social e econômica.	118
e)	O exemplo da cidade de Nobres na exploração do ecoturismo	120
7.	<i>Turismo enquanto opção para o desenvolvimento regional.</i>	125
a)	Desenvolvimento local e sustentável: participação comunitária	125

b)	As possibilidades do turismo: alguns debates _____	127
c)	Turismo sustentável como ferramenta para o desenvolvimento local. _____	129
8.	<i>CONSIDERAÇÕES FINAIS</i> _____	136
9.	<i>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</i> _____	138

## **1. *Introdução***

O título desse trabalho, “Nós, a ponte e os outros”, bem como a preocupação com o tema, vem das histórias contadas por um seringueiro chamado Eliodoro, morador de uma localidade de Guajará Mirim denominada Bananeira. Na localidade existe uma ponte metálica centenária da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, inaugurada em 1912. Durante as gravações do programa de televisão Trilhando a História, do qual sou o apresentador e produtor, este morador demonstrava na entrevista que me concedia a sua frustração e o seu saudosismo dos velhos tempos da ferrovia, dos seringais, dos festejos e das tradições. Se, por um lado observamos esse apego emocional, ficava evidente, em contrapartida, a sua indiferença em relação à Zona Franca de Guajará-Mirim. A relação desse morador frente aos projetos de desenvolvimento e a participação da população pode ser exemplificada a partir da relação dos moradores com a referida ponte, que os moradores fazem questão de cuidar e preservar, pois dela ainda se utilizam para passar de um lado do rio para o outro. Diante desse depoimento, percebemos a distância da população frente aos projetos exógenos, como, por exemplo, a Zona de Livre Comércio.

Em contrapartida, ao longo dos anos, ao realizar trabalhos e visitas ao município de Guajará-Mirim, venho observando a mobilização da população para a realização de festejos locais, como a festa do boi-bumbá “Duelo da Fronteira” e a “Festa do Divino Espírito Santo”. Esses elementos da cultura local são pouco e mal aproveitados enquanto fator de desenvolvimento local. De forma semelhante observo o desleixo com os poucos elementos de interesse histórico da cidade, como, por exemplo, o Museu da Ferrovia Madeira-Mamoré, também subaproveitado como atração para o turismo histórico. Já as áreas de preservação ambiental são apontadas, por vezes, como responsáveis para o não desenvolvimento de Guajará-Mirim, não havendo nenhuma atuação para o incremento do turismo ambiental ou ecoturismo.

O presente trabalho buscou identificar as manifestações culturais locais, os prédios históricos e as regiões ambientalmente protegidas como possibilidades para o desenvolvimento local e sustentável. Para isso, tratarei dos principais eventos culturais da cidade e apresentar as áreas de proteção ambiental, buscando estabelecer comparações com outros municípios que fizeram dessas atividades uma importante fonte de renda, tendo o turismo como ferramenta fundamental.

O turismo tem-se mostrado um grande gerador de riquezas e empregos em todo mundo, envolvendo atividades e profissões diversas e múltiplas e possibilitando novas oportunidades a sociedades periféricas e de economia tradicional estagnada. O Turismo é uma fonte promissora de geração de empregos, renda, sustentabilidade e educação social. Guajará-Mirim reúne condições propícias ao desenvolvimento de um amplo projeto regional de Turismo e, neste trabalho procuraremos discutir estudos sobre tal prática como elemento capaz de promover o desenvolvimento, a preservação socioambiental e a prosperidade econômica da população regional. Este trabalho está dividido em sete capítulos que abordam as questões inerentes ao desenvolvimento de uma proposta de Turismo no Município de Guajará-Mirim, como política agregadora de recursos, desenvolvimento e sustentabilidade.

No primeiro capítulo, denominado: “O turismo como fator de desenvolvimento local e sustentável” discutiremos a cultura e o meio ambiente como fatores do desenvolvimento de projetos de implementação do turismo regional. Daremos destaque aos festejos locais, tradições religiosas e culturais e ao ecoturismo. Utilizaremos como ferramentas metodológicas a coleta de informações documentais e as entrevistas e narrativas.

No segundo capítulo, “Políticas de desenvolvimento na Amazônia e em Guajará-Mirim” abordaremos as políticas públicas para ocupação e desenvolvimento da Amazônia e o caso específico de Guajará-Mirim. Faremos uso de fontes documentais e bibliográficas para este estudo.

No terceiro capítulo trabalharemos com o tema do “Turismo religioso e a festa do Divino Espírito Santo” em Guajará-Mirim. Iremos analisar o histórico dos festejos do Divino e sua vocação turística, abordando tanto o material documental e bibliográfico disponível, quanto os depoimentos de romeiros, promesseiros e personalidades ligadas à Irmandade e aos festejos do Divino.

No quarto capítulo, ainda analisando as possibilidades do Turismo cultural, faremos uma reflexão sobre “Turismo Histórico: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e seu museu”. A Estrada de Ferro Madeira Mamoré/EFMM é um dos mais significativos bens patrimoniais de Rondônia, sendo considerado um dos elementos fundadores da identidade social da população do estado. Para este estudo utilizaremos a bibliografia disponível sobre a EFMM e trabalharemos com dados referentes aos seus processos de revitalização parcial e utilização para fins de turismo e lazer.

No capítulo cinco, intitulado “O Turismo de festejos e eventos: O “Duelo Da fronteira” continuaremos nossos estudos acerca do Turismo cultural e suas múltiplas possibilidades. Nesse caso nos deteremos especificamente sobre a tradição dos duelos de Bois Bumbás e suas



reorganizações a partir da proposta de Parintins. Utilizaremos como fontes a documentação produzida por editais, os históricos dos Bois envolvidos no embate, a documentação produzida pela mídia jornalística e as narrativas e depoimentos dos envolvidos na atividade.

No capítulo seis, “O Turismo Ecológico e as potencialidades em Guajará-Mirim” passaremos ao campo do Turismo Ecológico ou Ambiental. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, entende-se como ecoturismo, turismo ecológico ou ambiental ao “segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações”. Guajará-Mirim desponta nessa área com potenciais que a qualificam como destino ecoturístico. O município possui 92,74%<sup>1</sup> de seu território destinados a parques, reservas diversas e terras indígenas. Nesse capítulo faremos uma abordagem comparativa com outros municípios ligados ao ecoturismo e analisaremos as possibilidades de Guajará-Mirim. Utilizaremos dados da Secretaria de Estado de Turismo, dados municipais e entrevistas diversas.

Por fim, abordaremos, no sétimo capítulo “A atual exploração econômica do Ecoturismo” em Guajará-mirim, buscando entender a crise atual do turismo no município e suas possíveis alternativas para uma prática saudável e econômica e socialmente eficiente.

---

<sup>1</sup> Fonte: Zoneamento Socioeconômico ecológico de Rondônia – SEDAM e Prefeitura de Guajará Mirim.

## **1. *O turismo como fator de desenvolvimento local e sustentável***

### **a) *Cultura e Meio ambiente como fatores para o desenvolvimento: a festa do divino Espírito Santo, Madeira-Mamoré, o duelo da fronteira e o Ecoturismo.***

O que é entendido por natureza não é natureza em si, mas a imagem que se faz dela. Essa imagem altera-se no decorrer do tempo, pois o entendimento é uma construção humana produzida pela cultura dos povos. As conjunturas culturais, pelo seu dinamismo, estão sempre sendo modificadas, e com elas modificam-se também as formas de percebermos e compreendermos a natureza. Dependendo do momento histórico e das conjunturas decorrentes, teremos conceitos, imagens, interpretações e formas de relacionamento diferentes com a natureza.

A sociedade capitalista-industrial, pela forma como foi organizada, levou o homem a usar o meio ambiente extensivamente, sem uma preocupação com os impactos que poderia causar. As antigas culturas, como egípcia e grega, tinham um relacionamento cosmológico com o meio ambiente, garantindo o equilíbrio no uso do espaço natural. Por exemplo, no Brasil, os moradores da região do Vale da Ribeira, embora realizassem a coivara para o plantio, somente a repetiriam onze anos mais tarde no mesmo lugar, dando tempo para o espaço ser renovado.

O processo capitalista exige uma produção em grande escala, fazendo com que a exploração das áreas naturais seja intensa. Essas áreas, tornando-se mercadorias, têm seu valor medido pelo valor de troca, e não mais pelo de uso. Relacionar-se com as áreas verdes dessa maneira faz com que a preservação e a conservação não sejam o ponto de maior importância e sim lucro que dela pode ser auferido.<sup>2</sup>

A sensibilização diante das questões ambientais presentes em nossa sociedade atual tem gerado uma preocupação cada vez maior em relação ao meio ambiente e uma nova postura perante ele, por isso, a sustentabilidade aliada a proposta turística para uma comunidade pode ser um mecanismo viável de relação da sociedade com o meio ambiente. O turismo sustentável tem estado presente em todas as novas orientações turísticas, como pode-

---

<sup>2</sup> Podemos dar como exemplo a produção cafeeira no estado de São Paulo. Por onde a marcha do café foi passando, a mata existente foi sendo derrubada, afetando a paisagem, a hidrografia, a fauna e o solo. Por mais irônico que seja, essa destruição acabou prejudicando o próprio café paulista. Na Costa Rica, o café foi plantado no meio das árvores e percebeu-se que o cafezal é mais produtivo se estiver na sombra.

se observar na Política Nacional de Turismo no Brasil em curso, que privilegia essa forma de desenvolvimento. Em países como Espanha, ele tem sido muito importante economicamente e sua expansão baseou-se no turismo de massa de sol e mar. Ao perceber os efeitos maléficos que o turismo tradicional estava ocasionando, foram tomadas medidas para reorganizar a forma de exploração turística. Gastou-se muito para desfazer o que provocava desequilíbrio ambiental. A nova legislação e a sensibilização para essa questão têm gerado um controle sobre o setor e o *marketing* tem-se dirigido para atingir o turismo do interior, onde pequenas vilas, belas paisagens e seu povo tornam-se atração, dividindo o fluxo e também diminuindo a concentração da demanda, além de melhor manter a distribuição dos impactos econômicos do turismo.<sup>3</sup>

No que diz respeito ao turismo religioso, este é uma modalidade que movimenta um grande número de peregrinos em uma viagem pelos mistérios da fé e da devoção a algum santo. Andrade<sup>4</sup> denomina o turismo religioso como: “ *o conjunto de atividades com utilização parcial ou total de equipamentos e a realização de visitas a lugares ou regiões que despertam sentimentos místicos ou suscitam a fé, a esperança e a caridade nos fiéis de qualquer tipo ou em pessoas vinculadas a religião*”. Ressalvado o turismo de férias e o turismo de negócios, Andrade diz que o tipo de turismo que mais cresce é o religioso, porque além dos aspectos míticos e dogmáticos, as religiões assumem o papel de agentes culturais pelas manifestações de proteção a valores antigos, de intervenção na sociedade atual e de prevenção no que diz respeito ao futuro dos indivíduos e das sociedades.

Estudos sobre os impactos econômicos do turismo religioso, apesar de ainda insuficientes ou pouco disponibilizados, permitem inferir que essa modalidade turística contribui para o redimensionamento da economia local por meio de adaptações de equipamentos de hospedagens, serviços de comércio e gastronomia, lazer e etc., que tomam uma ampla configuração no espaço territorial.

A cidade de Aparecida, no vale do Paraíba, a 170 quilômetros de São Paulo, considerada a capital brasileira da fé, apresenta, nos feriados religiosos, uma programação de eventos que estimula os visitantes, a permanecerem na cidade. Todo o sistema é acionado: hotéis, restaurantes, comércio, empresas de transportes, equipamentos de lazer. O *trade* se organiza para receber os peregrinos durante todos os dias da festa.

---

<sup>3</sup> ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. *Turismo segmentação de mercado*. Ed. Futura; São Paulo, 1999.

<sup>4</sup> ANDRADE, José V., *Turismo: fundamentos e dimensões*. Pioneira; São Paulo, 1999, p.77.

O mesmo acontece em Pirenópolis, em Goiás, onde ocorre os festejos do Divino Espírito Santo. A cidade vive o fluxo dos romeiros em uma semana de festividade gerando arrecadação no município através da prestação de serviços dos hotéis, restaurantes e comércio em geral. Entendemos que estes exemplos podem servir como inspiração para o melhor aproveitamento dos festejos do Divino Espírito Santo em Guajará-Mirim, que além de ser uma festa centenária, possui alguns ingredientes interessantes por se tratar na única festa fluvial do gênero no mundo e de se situar na Amazônia.

Entendemos ser válido uma reflexão sobre uma reestruturação econômica, de políticas públicas e estratégias de desenvolvimento local. A valorização do poder local é retomada na década de 80 no Brasil a partir do debate de descentralização, pacto federativo e reforma do Estado. No campo de disputa na sociedade sobre os caminhos destes projetos, algumas prefeituras desenvolveram um projeto inovador de democratização do poder local, que hoje incorpora como ação modernizadora de ação municipal. Entre os pontos relevantes destas a serem citados são: inverter prioridades de governo em relação às formas tradicionais de governar, direcionando nossos recursos – humanos e financeiros – para áreas mais carentes. Recuperar a qualidade do serviço público e garantir a igualdade de acesso aos serviços urbanos básicos. Contudo, para além e aprofundamento o debate de democratização do poder local, o processo de reestruturação econômica tem colocado novas necessidades e novos papéis para os municípios, em particular no campo de uma ação econômica e de geração de renda.

O papel dos municípios como agentes de promoção de desenvolvimento econômico está hoje também ligado a crise do padrão de acumulação fordista e as novas formas de flexibilização geradas em seu interior. O processo de reestruturação econômica rompe com as integrações regionais, compartilhadas horizontalmente, e criam possibilidades de novas integrações do município.

Pensamos que a resposta aos impactos da globalização sugere a necessidade de ações públicas locais, objetivando uma integração não subordinada, que privilegie as questões sociais e a construção do espaço da cidadania a partir de forças econômicas e sociais locais e regionais. Por isso o desenvolvimento sustentável privilegiando as riquezas culturais, históricas e naturais existentes podem ser um caminho para proporcionar um maior empoderamento financeiro para a comunidade de Guajará-Mirim, com a eliminação da tensão entre localidades está na constituição de novos arranjos políticos/financeiros/institucionais capazes de viabilizar projetos locais e regionais. Considerar que o desenvolvimento local

consiste em potencializar o desenvolvimento socioeconômico tomando como base principal a mobilização de recursos humanos financeiros locais.

O município de Guajará-Mirim além de possuir um complexo histórico de grande importância para o Estado de Rondônia, como é o caso da Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (museu) e suas locomotivas, também é detentora de uma grande área de reserva ambiental, além claro que paisagens de belezas cênicas. Em suma, sendo também um caminho viável o ecoturismo, que não é apenas o ramo da indústria turística que mais cresce rapidamente<sup>5</sup>; ele também é considerado tanto novo e promissor instrumento para preservar áreas naturais frágeis e ameaçadas quanto um meio de propiciar oportunidades para o desenvolvimento das comunidades dos países em desenvolvimento.

O ecoturismo genuíno deve basear-se em uma perspectiva de sistemas que inclua sustentabilidade e a participação da população local, naquelas regiões onde o maior potencial para o desenvolvimento de atividades ecoturísticas pode ser encontrado. O ecoturismo deve ser encarado como um esforço cooperativo entre população local e visitantes conscientes e preocupados em preservar áreas naturais e seus patrimônios culturais e biológicos, através do apoio ao desenvolvimento da comunidade local. Por desenvolvimento da comunidade entenda-se conferir poderes aos grupos locais para controlar e gerenciar reservas, mas que também satisfaçam as necessidades econômicas, sociais e culturais do grupo.

---

<sup>5</sup> ANDRADE, José V., Turismo: fundamentos e dimensões. Pioneira; São Paulo, 1999, p.190.

## ***2. Políticas de desenvolvimento na Amazônia e em Guajará-Mirim***

Durante a década de 70 Guajará-Mirim foi palco de mais uma política de desenvolvimento para a Amazônia, a saber, a implantação do Projeto Integrado de Colonização (PIC) Sidney Girão, que trouxe para a região uma nova onda de migrantes. Nesse projeto, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) assentou mais de 4 mil famílias para fomentar a agricultura e a pecuária.

A Amazônia brasileira, segundo FONSECA (2007) naquela época definida como fronteira agrícola, fronteira de oportunidades, ou apenas como um palco de um processo de “apropriação desenfreada e inconsequente” trazia-nos a oportunidade de se discutir a possibilidade de construção de novas paisagens e de novos projetos socioeconômicos que pudessem contemplar a massa de expropriados da sociedade brasileira. A alocação de uma multidão de camponeses desterritorializados em suas regiões de origem em células familiares de produção agrícola serviria como uma estratégia que poderia atender a múltiplas causas. Dentre as interpretações possíveis, a que mais notoriedade ganhou, foi a de que a colonização da Amazônia nos anos 70 serviria para conter a insatisfação de agricultores do sul do país que se encontravam sem terras, exercendo pressão para a realização de uma reforma agrária. Os projetos de colonização atendiam ainda as formulações da geopolítica brasileira, que viam na Amazônia uma região vulnerável e que deveria ter suas fronteiras ocupadas. Ou ainda as teses de expansão da fronteira agrícola por meio da colonização de novas áreas (RABELLO. 2004). Apesar dos impactos sociais, econômicos e ambientais, esse e outros projetos implantados na Amazônia representam novas visões sobre a incursão sobre a região, que começara ainda no período colonial, ganhando novas cores à medida em que se alteravam os projetos nacionais.

### ***a) Os projetos para a ocupação e desenvolvimento da Amazônia.***

O espaço amazônico surgiu para o imaginário europeu a partir da expansão ultramarina, que o processo de acumulação primitiva mercantilista deflagrou através das expedições oceânicas promovidas pelas coroas ibéricas, mormente a Espanha. Foram, precisamente, os castelhanos os descobridores do vale amazônico. Porém, iria caber aos portugueses a ocupação e colonização da imensa região. A posse lusitana do vale da Amazônia foi garantida em função de um delicado contexto político em curso na própria Europa, dentro de uma correlação de forças que envolvia a aliança de Portugal a uma potência

emergente, a Inglaterra, contra o domínio declinante da Espanha, aliada da França (KAMEN. 2003). Ou seja, era o momento em que a Europa vivia o ocaso da era filipina.

A ocupação da região se processou pelo expediente da evangelização dos povos amazônicos por meio das missões, que eram enclaves que amarraram a difusa ocupação territorial indígena. Com a crise do sistema mercantilista e da monarquia absolutista na Europa entrou em colapso o colonialismo ibérico. A referida mediação inglesa colocou Portugal em confronto com a França napoleônica; em decorrência, a família real lusa veio para o Brasil, criando as condições para que a independência nacional acontecesse. Nesse novo contexto, a região amazônica, que tinha uma consolidada ligação com Lisboa (em função do Estado do Maranhão e do Grão-Pará), relutou em aderir à independência brasileira.

Na segunda metade do século XIX, uma nova injunção econômica internacional incidiu sobre a região. Tratava-se da valorização da borracha no mercado internacional; seu impacto causou a expansão das áreas produtoras, impondo a mudança no regime de trabalho e pressionando pela abertura do vale amazônico à navegação internacional. Como consequências dessas transformações, poder-se-iam listar: i) a preocupação oficial pela demarcação das fronteiras externas; ii) a ênfase em novas expedições científicas para aprimorar o conhecimento da região e; iii) a inserção da Amazônia na divisão internacional do trabalho. No contexto do capitalismo e na política de desenvolvimento aliada a ele, a economia extrativista dominou a formação histórica da Amazônia, em que predominou historicamente a exportação de matérias-primas – desde a borracha até os recursos florestais, minerais e agropecuários, que caracterizou a dependência de mercados externos nos séculos XIX e XX, a dependência dos mercados mundiais foi determinante na definição do fracasso da atividade gomífera.

Por outro lado, a economia gomífera nas primeiras décadas do século XX, produziu um intenso povoamento regional responsável por uma incipiente rede urbana. Foi no contexto da economia da borracha e de suas consequências para o povoamento do sudoeste da Amazônia que se deu a segunda tentativa de ocupação da atual Rondônia.

Após o período de estagnação a que foi levada a região devido à queda do preço da borracha, com breve lampejo de recuperação durante a Segunda Guerra Mundial. O mercado da borracha teve um de seus grandes picos durante a Segunda Guerra Mundial. Nesta época, o então Presidente Getúlio Vargas, para garantir aos Estados Unidos a matéria prima, montou uma operação com 55 mil nordestinos que foram trazidos para a Amazônia a fim de trabalhar na extração da borracha a ser fornecida aos EUA. Com o fim da guerra e a fabricação da borracha sintética, a extração da borracha natural, em alta produção, já não era mais

necessária. Desta forma os aliados, não precisavam mais do Brasil. O Estado ainda buscou dar continuidade à produção, mas com pouco sucesso. Aos poucos os seringueiros foram sendo abandonados à sua própria sorte.

O contexto amazônico só voltaria a ter importância no cenário nacional com a construção de Brasília, dentro do programa viário do Plano de Metas de JK, tomando ênfase com os governantes militares pós-64. Então, uma série de políticas, inspiradas sob o signo da segurança nacional, promoveram a abertura de diversas vias de penetração, criando diversos incentivos fiscais, e estimulando a migração, deflagrando vários projetos de colonização. O Estado direcionava vultosos investimentos em parceria com o grande capital, instalando empreendimentos que iam desde a extração mineral, a extensos estabelecimentos agropecuários, industriais e madeireiros.

Segundo Mahar (1978), ocorreram cinco fases estratégicas de integração da Amazônia ao contexto econômico nacional. A primeira fase aconteceu com a criação, em 1912, do Plano de Defesa da Borracha e iria até o final da segunda guerra. Esse Plano constituiu uma verdadeira estratégia para a valorização econômica regional, englobando sete setores básicos: haveicultura e extração de borracha, industrialização, imigração, saúde, transportes, produção agrícola alimentar e pesca. Porém, sua implementação foi problemática e quase não saiu do papel. A segunda fase aconteceu no segundo governo Vargas, em 1953, através da Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA). Nessa segunda etapa foi dada ênfase à produção agrícola, visando o abastecimento interno e a exportação. Apesar de possuir muitos problemas para a implantação dos projetos, a SPVEA viria a ser responsável por abrigar os projetos para abertura de rodovias na Amazônia durante a gestão Kubitschek. Também seria ela a base para a criação da SUDAM. A terceira fase aconteceu no governo de Juscelino Kubitschek (1955-60), quando a “marcha para o oeste”, lançada por Vargas, em 1940, tomava um ímpeto decisivo, através da construção de Brasília e dos grandes eixos rodoviários que a interligam ao Pará e ao Acre, contribuindo decisivamente para uma mobilização migratória. Começava então, o período de ocupação massiva da franja amazônica. A quarta fase teve seu início em 1964, a partir da instalação do regime militar, no bojo de preocupações de ordem geopolítica e de segurança nacional foi criada, em 1966, a Operação Amazônia. Em 1967 foi estruturado o Grupo de Trabalho para a Integração da Amazônia (GTINAM). Teve início, ainda, a fase de ocupação tecnocrática da região. Para tanto, por meio da SUDAM, foi elaborado o I Plano Diretor, cobrindo os anos de 1968 a 1970. Criava-se então, a política de incentivos fiscais para facilitar a migração para a região, de pessoas e de investimentos. Por fim, a quinta fase, ainda segundo a definição de Mahar,



ocorreu a partir de 1970, quando foi instalado o Programa de Integração Nacional (PIN), visando estender a malha rodoviária e implantar projetos de colonização oficial na Amazônia.

A grande característica desse plano foi o novo contrato social na relação com a terra. Rompia-se a tradição latifundiária e passava-se a privilegiar o pequeno produtor rural, como proposto pelo Estatuto da Terra, 1 Criado pela Lei nº. 4.504, de 30-11-64, pelo então presidente Castelo Branco. Todavia, mesmo que inicialmente o destinatário dos projetos fossem famílias camponesas, progressivamente, verificamos que o processo de concentração de terras também ocorreria na Amazônia. Os estudos sobre a dinâmica de ocupação das terras em projetos de colonização já fora feito por Octávio Guilherme Velho (1972), que analisou as frentes pioneiras (mormente constituída por campesinato de produção familiar), que abriria a floresta para suas atividades agrícolas e posteriormente, nos processos entendidos como frentes de expansão, observou a presença de agricultores mais capitalizados, que acabavam por comprar ou grilar as terras em um processo de concentração, empurrando, assim, os pioneiros para a ocupação de novas áreas. O mesmo fenômeno pode ser observado em Rondônia, conforme tratou José Januário de Oliveira Amaral em sua dissertação de mestrado (AMARAL, 1994) e sua tese de doutoramento (AMARAL, 1999).

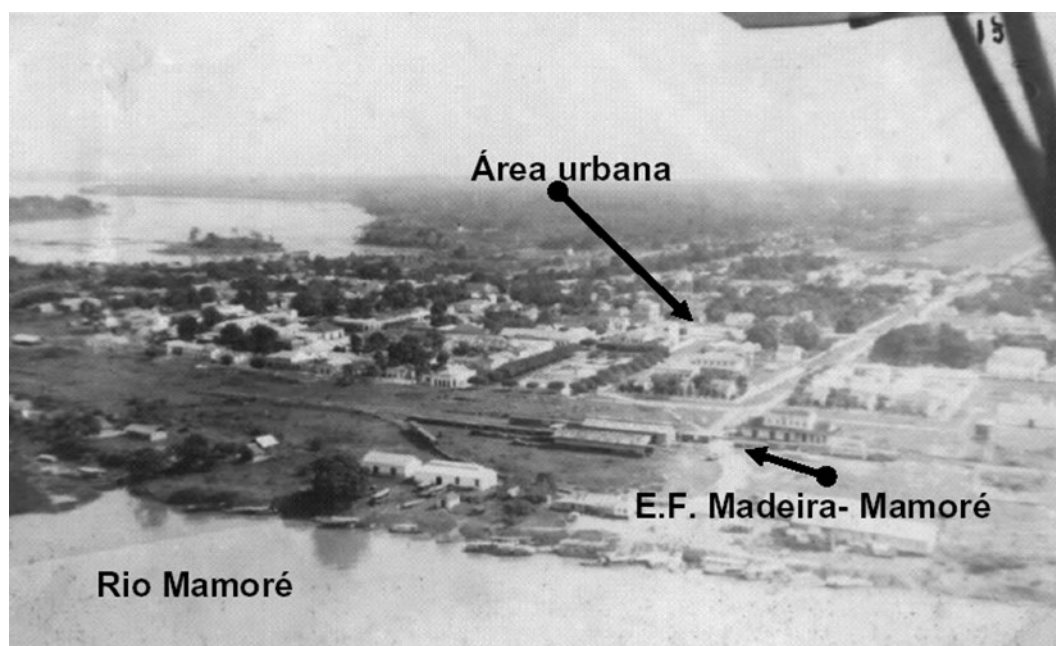
### **b) *Guajará-Mirim: uma breve história econômica***

Até os anos finais do século XIX, Guajará-Mirim constituía-se apenas de alguns seringais, sem nenhuma povoação que chamasse a atenção. Com a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré teve início a formação de um núcleo urbano a partir do ponto final da estrada de ferro. O nome Guajará-Mirim em dialeto indígena local significa "Cachoeira Pequena" (FERREIRA, 2005). Outra versão ao nome é citada por MENEZES (1983), na etimologia da palavra *gua* significa Cachoeira, *jara* seria sereia e *mirim* pequena em Tupi.

A região tinha seus seringais explorados pela *Guaporé Rubber Company*, então gerenciada pelo Coronel Paulo Saldanha. Dentre os principais seringais locais destacavam-se o Rodrigues Alves, Santa Cruz e o Renascença. Os seringueiros viviam da coleta do látex e de um reduzido comércio com a vizinha povoação boliviana de *Guayaramerim*. Os indígenas que naturalmente ocupavam a região, defendiam o seu território, e assim, representavam uma constante ameaça e impedimento ao trabalho dos seringueiros. Dentre eles destacaram-se os Pacaás Novos.

Em 8 de outubro de 1912 foi instalado um posto fiscal em Guajará-Mirim (Figura 1), administrado pelo guarda Manoel Tibúrcio Dutra. O município foi criado em 1928, pela lei Nº 991, assinada pelo presidente do estado do Mato Grosso, Mário Correia da Costa. A instalação do município ocorreu em 10 de abril de 1929, tendo como 1º Intendente nomeado, Manoel Boucinhas de Menezes.

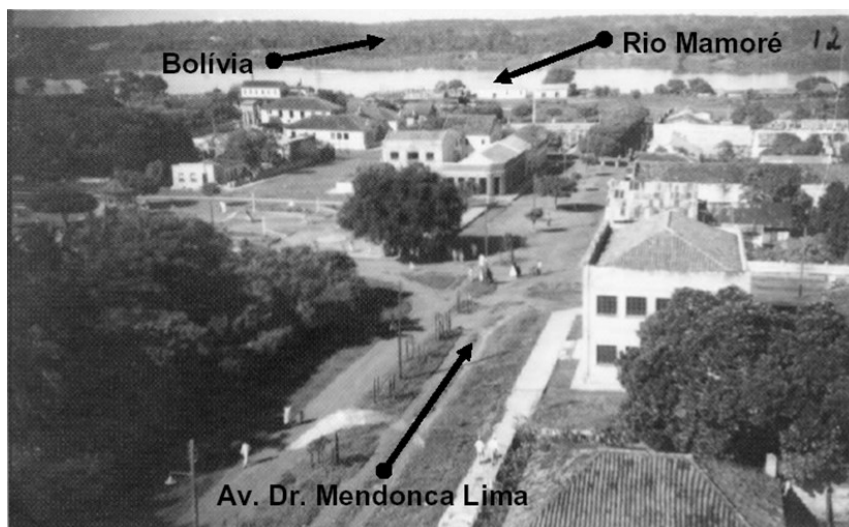
**Figura 1 - Vista aérea do Ponto de Fronteira de Guajará-Mirim, da estação da Estrada de Ferro Madeira**



**Mamoré e a área urbana ao fundo**

Fonte: IBGE - <http://www.biblioteca.ibge.gov.br>

Segundo viajantes que por Guajará-Mirim passaram na década de 20, esta cidade não diferia muito de Porto Velho em sua origem. Ao lado planejado das residências e escritórios da ferrovia surgiu um núcleo de povoamento com edificações improvisadas. Situação curiosa a de Guajará-Mirim, semelhante à de Santo Antônio do Rio Madeira, pois, apesar de ser pertencente ao estado do Mato Grosso comunicava-se mais intensamente com Porto Velho, no estado do Amazonas, com a Bolívia através de *Guayaramerim* e com Vila Bela no Mato Grosso. Determinava essa proximidade a ferrovia e os rios Guaporé e Mamoré, de acordo com a Figura 2, do mesmo modo que Vila Bela comunicava-se mais intensamente com Guajará-Mirim e Porto Velho do que com a capital do Mato Grosso. O difícil acesso por terra até Cuiabá encontrava sucedâneo na navegação do Guaporé e Mamoré. Assim Vila Bela, a capital do Mato Grosso até 1820, possuía maiores vínculos com Guajará-Mirim que com Cuiabá.



**Figura 2 - Av. Dr. Mendonça Lima (Guajará-Mirim/BR), Rio Mamoré e Guayaramer n/BO**

Fonte: IBGE - <http://www.biblioteca.ibge.gov.br>

Guajará-Mirim era servida por algumas dezenas de embarcações de bandeira nacional e também bolivianas. Vapores de roda na popa, lanchas   hélice além de outros tipos de embarcação faziam o percurso de oito a quinze dias pelo Guaporé até Vila Bela e pelo Mamoré até a capital do Beni, Trinidad. Em 1931, um antigo administrador dos seringais da Guaporé Rubber e da Júlio Muller, o Coronel Paulo Cordeiro da Cruz Saldanha, criou a Empresa de navegação dos rios Mamoré e Guaporé que, subvencionada pelo governo federal, passou a servir o trajeto para Vila Bela e o Forte Príncipe da Beira. Em 1943 essa empresa foi comprada pelo governo federal, transformando-se no Serviço de Navegação do Guaporé. Nas primeiras décadas desse século possuía Guajará-Mirim um comércio regular de bens e serviços para atender à população além de diversos órgãos públicos. Delegacia de polícia com efetivo de 10 praças e um sargento da força estadual, coletoria, posto fiscal, telégrafo e correio, escolas, cinema, dezenas de casas comerciais e uma população em torno de mil e quinhentas pessoas. Essa população, como em Porto Velho, era composta por elementos das mais diversas nacionalidades: gregos, turcos, japoneses, espanhóis, barbadianos, portugueses, ingleses, americanos, franceses.

Ressentiam-se as autoridades de Guajará-Mirim da ausência de um contingente militar para guarnecer a fronteira. O Forte Príncipe da Beira encontrava-se em ruínas. *Guayaramer m*, apesar de possuir uma população estimada em 400 pessoas, possuía um quartel com cem praças. Somavam-se ainda os oficiais e uma capitania do porto. Esta situação foi resolvida durante o período Vargas quando em 1932 foram criados os Continentes Especiais de

Fronteira em Porto Velho, Guajará-Mirim e Forte Príncipe da Beira, subordinados a inspetoria do Capitão Aluizio Pinheiro Ferreira.

Nos períodos que envolveram as décadas de 40 e 50 Guajará-Mirim sofreu os efeitos do chamado “Segundo Ciclo da Borracha”. Além desse novo surto gomífero, o município viu a criação de colônias agrícolas, no caso, principalmente, a Colônia Agrícola do Iata. A região ainda vivia da extração do látex, e do extrativismo da floresta, como, por exemplo, as castanhas, o quinino e etc.

Na década de 70 o Governo Militar estabeleceu como uma de suas metas ocupar a Amazônia, baseada no lema “Integrar para não entregar”. O Município de Guajará-Mirim mais uma vez, seria alvo do novo modelo estatal a ser implantado, no caso o Projeto Integrado de Colonização Sidney Girão, onde mais de 3 mil famílias seriam assentadas. A proposta de levar “homens sem-terra para uma terra sem homens”, sem considerar a configuração local da região e muito menos suas populações nativas, torna evidente que os modelos de programas de desenvolvimento implantados na Amazônia eram excludentes, na medida em que distribui lucros e prejuízos desigualmente. Concentra benefícios sem arcar com o custo social e ambiental, nem mesmo os financeiros, uma vez que, na maioria dos casos, os enclaves eram subsidiados (CARDOSO e FALETTO. 1970. p. 160).

Em mais uma tentativa dos governantes, na busca do desenvolvimento local da cidade de Guajará-Mirim, foi idealizada durante o ano de 1988, como alternativa econômica, a criação da Área de Livre e Comércio ou Zona Franca de Guajará-Mirim. O projeto visava resgatar o potencial de comércio, desgastado pela conjuntura econômica nacional e pela perda de competitividade dos produtos nacionais perante os importados pelo país vizinho, Bolívia. Anos mais tarde, em 1991, o projeto, acolhido pelo Governo Federal, foi transformado em projeto de lei, aprovado pelo Congresso Nacional, tendo sido sua regulamentação, decretada no ano de 1993. Sendo a área de favorecimento comercial e industrial, dentro de um programa desenvolvido pelo então Ministério de Integração Regional. A Área de Livre Comércio, aparentemente, não proporcionou o desenvolvimento local, ficando isso claro mediante os números do IBGE quanto ao crescimento de 1,6 por cento ao ano, constatado nos últimos três recenseamentos no espaço de 12 anos. Soma-se a esse crescimento econômico diminuto uma população que também decresce. A localidade chegou a ter 60 mil pessoas na década de 80 do século XX, e hoje chega, ao máximo, ao quantitativo de 40 mil habitantes. A Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim, hoje está sob administração direta da SUFRAMA, baseando-se nos mesmos critérios da Zona Franca de Manaus.

As dimensões territoriais e geográficas de Rondônia, a diversidade das contribuições dos diferentes elementos formadores de sua sociedade, a riqueza e variedade de seus ecossistemas, resultam num universo cultural incomensurável. Em Guajará-Mirim, a pérola<sup>6</sup> que a cada ano perde o seu brilho, não possui a contento, políticas públicas para o desenvolvimento sustentável. Não se verifica na municipalidade a busca por fomentar o turismo histórico ou ambiental, através dos espaços que lá já existem, como o Museu Municipal, uma antiga estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré; as locomotivas da Estrada de Ferro Madeira Mamoré abandonadas no silêncio; a Serra dos Pakaas no Parque dos Parecis, com suas cachoeiras e trilhas; a antiga colônia agrícola do Iata, com suas festas tradicionais; o encontro das águas dos rios Pakaas e Mamoré; o evento cultural denominado Duelo da Fronteira, entre grupos de danças de boi-bumbá, reflexo da herança nordestina deixada durante os ciclos do látex; e a Festa centenária do Divino Espírito Santo, uma das muitas manifestações da identidade religiosa local herdada dos portugueses.

Hoje a cidade de Guajará-Mirim, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2016, possui 41.656 habitantes. O território do município corresponde a 24.856 km<sup>2</sup>, localizado no norte do Estado de Rondônia com o Bioma Amazônico. A receita de 2015 foi de 41 milhões e as despesas calculadas no valor de 33 milhões sendo que boa parte da arrecadação advém da prestação de serviços (cerca de 352.000 por mês).

Ao observarmos as ações do Estado, em qualquer das esferas, para o desenvolvimento regional, notamos que os projetos sempre defendem a ideia de que se construa uma sociedade melhor, devendo promover a redução das desigualdades sociais, induzir a formação e a adoção de políticas de desenvolvimento. Todavia é importante que atentem também para a cultura, a história e a identidade local. A discussão de potenciais atividades econômicas que possam levar a Amazônia ao desenvolvimento sustentável é de maior relevância para região; entretanto, é importante verificar até que ponto as atividades que vêm sendo propostas por governantes e planejadores obedecem aos princípios de sustentabilidade, não somente ecológica, mas também social, espacial, econômica e cultural.

---

<sup>6</sup> A cidade é conhecida em Rondônia como a pérola do Rio Mamoré.

**c) *Políticas de estado no desenvolvimento da Amazônia: as ações do INCRA em Guajará-Mirim***

Fez parte das políticas de desenvolvimento da Amazônia, a ocupação de suas terras para fins agrícolas e de interesse estratégico-militar. Fazendo parte das políticas agrárias no país foi criado o INCRA pelo Decreto Lei 1.110, de 09 de julho de 1970, em substituição ao Instituto Brasileiro de Reforma Agrária – IBRA, ao Instituto Nacional de Desenvolvimento Rural – INDA e, ao Grupo Executivo de Reforma Agrária – GERA.

A autarquia já atuava no então Território Federal de Rondônia desde 1968, por meio do substituído IBRA, que delineou as medidas preparatórias para implantação da colonização oficial ao longo das rodovias federais eleitas como os grandes eixos de desenvolvimento e ordenamento da ocupação da Amazônia na ótica do Regime Militar. A preocupação com a ocupação do oeste brasileiro vem desde o período colonial. Não passou em branco no período imperial e se agigantou no período republicano (TEIXEIRA e FONSECA.2003), para que o Brasil garantisse suas fronteiras na região, consideradas pelos governantes da época lugares de vazio demográfico, disputados desde o século XVII com os colonizadores espanhóis, depois com o Paraguai e por último com a Bolívia. No século XX, especialmente no Estado Novo, houve um grande estímulo à povoação dos territórios menos habitados por homens brancos – “a grande marcha para o oeste” – para a ocupação territorial do interior do Brasil. No governo Juscelino destacamos a construção de duas rodovias, a Belém-Brasília e a BR 029, principal artéria rodoviária de Rondônia.

O INCRA foi fundado vinte dias depois de iniciado o processo de ordenamento formal da estrutura fundiária de Rondônia. Em 19 de junho de 1970 fora criado, pelo IBRA, em área central do Território Federal de Rondônia, localizada no município de Porto Velho, o Projeto Integrado de Colonização Ouro Preto – PIC Ouro Preto, a primeira das sete grandes unidades de colonização e reforma agrária implementada pela autarquia em Rondônia na década de 1970 do século passado. Nestas sete unidades, foram assentadas aproximadamente 24 mil famílias de trabalhadores rurais.

Milhares de outras famílias, se instalaram nos núcleos urbanos, muitos criados a partir da construção da sede do INCRA. Evidente que tudo isso gerou um enorme impacto ambiental sem falar nos conflitos culturais com as populações indígenas e tradicionais, que viram suas terras, reservas e ambiente sendo ocupados por pessoas de todo o Brasil.

## **i. A colonização agrícola em Guajará-Mirim**

O Projeto Integrado de Colonização Sidney Girão (PICSG) foi o segundo dos grandes projetos criados pelo INCRA na década de 70 do século XX. Era o menor em extensão territorial com uma área inferior a setenta mil hectares onde foram assentadas quase mil famílias de trabalhadores rurais sem terra em lotes individuais de aproximadamente cem hectares (OLIVEIRA. 2010), em terras em nome da União. Foi criado pela Portaria nº 692, de 13 de agosto de 1971, em terras localizadas à margem da BR-425, no então município de Guajará-Mirim, nas proximidades da antiga Colônia Agrícola do Iata.

No ano de 1972 foram assentadas as primeiras famílias no PICSG. A primeira autorização de ocupação foi outorgada em 1973 ao colono José Gonçalves de Oliveira e o primeiro Título Definitivo foi expedido em 18 de abril de 1975 em favor do senhor Livaldo Pererira da Mota. As terras do Projeto Integrado de Colonização Sidney Girão eram bem inferiores àsquelas do PIC Ouro Preto, como inferiores são a maioria das terras compreendidas atualmente nos Municípios de Porto Velho, Nova Mamoré e Guajará-Mirim. As mesmas, segundo OLIVEIRA (2010), baseando-se em informações da EMBRAPA, necessitavam a correção do solo, já que o mesmo era considerado muito ácido, impróprio para o plantio de grãos, e muitos camponeses não dispunham de recursos na época para fazer a correção do solo com calcário, e esse seria um dos motivos para que o PICSG não obtivesse o mesmo sucesso do PIC Ouro Preto. Não chegou a passar pelas ampliações para atender mais famílias, como ocorrera com o primeiro projeto implantando em Rondônia. Em razão dos solos de fertilidade inferior e da condição endêmica da região, especialmente o alto índice de concentração de malária, o PIC Sidney Girão nos primeiros anos de implantação teve muita rotatividade de assentados. Muitos acabavam por desistir dos lotes em razão de inúmeros problemas, sendo assim, lotes constantemente devolvidos ao INCRA e eram assentados nos projetos instalados na BR364.

Em decorrência dos solos inferiores é que esta região só veio a ser cobiçada a partir da última década do século passado, por não haver territórios vagos nas terras consideradas melhores. Destaca-se como a última fronteira de ocupação rural de Rondônia, razão dos referidos Municípios integrarem a lista dos mais desmatados ultimamente e possuidores de muitos conflitos agrários. Por isso os municípios de Nova Mamoré e Porto Velho integram a lista dos 43 municípios do Arco do Fogo na região norte, dentre os quatro municípios de Rondônia contemplados na referida lista.

Devido à ameaça da ocupação desordenada na época dessa nova fronteira, mesmo de terras tidas como inferiores, levou o INCRA a criar mais onze Projetos de Assentamento entre os anos de 2000 e 2002, no Município de Nova Mamoré, alguns se estendendo ao Município de Porto Velho, para ordenar o processo de ocupação e resolver os conflitos pela posse de terra, concedendo lotes a cerca de 2.200 famílias, incluídas no programa de reforma agrária.

O PICSG, além de figurar como o segundo Projeto de Assentamento criado pelo INCRA na década de 70 do século XX, também foi o segundo a ser emancipado, conforme Portaria nº 388 do ano de 1988, subordinando-se a partir de então ao Projeto Fundiário Guajará-Mirim, este extinto e substituído pela Unidade Avançada Guajará-Mirim sediado na cidade de mesmo nome. O nome do PIC foi uma homenagem a um piloto do INCRA que morreu em um acidente em serviço, com o helicóptero que pilotava<sup>7</sup>. O território do PIC foi totalmente englobado pelo município de Nova Mamoré, este criado em 15 de junho de 1988, no mesmo ano da emancipação do PIC.

#### ***d) Criação das zonas de livre comércio na Amazônia***

A Amazônia Ocidental é composta pelos Estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima e ocupa 26% do território nacional com uma área de 2,2 milhões de km<sup>2</sup>. Apresenta uma densidade demográfica de apenas 2,31 habitantes por km<sup>2</sup>, o que ainda reflete, nos dias atuais, o isolamento em que vive a maioria dos amazônidas.

Até meados dos anos 60, essa região encontrava-se marginalizada do processo de desenvolvimento da economia nacional e experimentava um momento desolador de pobreza e abandono por parte da federação. Nos últimos decênios, experimentou intenso processo de inserção no modelo de desenvolvimento econômico do País, promovido em especial pelos militares. Vários surtos de ocupação redefiniram sua organização territorial e produtiva conferindo-lhe nova atuação no contexto brasileiro.

Foi durante o mandato do presidente JK que o deputado amazonense Francisco Pereira da Silva, preocupado com o estado de pobreza da Amazônia e o abandono que se encontrava a região, aprovou a Lei nº 3.173, de 6 de junho de 1957, no Congresso Nacional, criando a Zona Franca de Manaus (ZFM), que, embora sendo regulamentada pelo Decreto nº 47.757, de 2 de

---

<sup>7</sup> Sidney Alberto Girão, piloto de avião e helicóptero que prestou serviços para o INCRA durante oito meses entre os anos de 1970-71.



fevereiro de 1960, não chegara a ser efetivamente operacionalizada em razão de seus poucos incentivos e sua área de atuação restrita a 200 hectares, doada pelo Governo Federal à margem direita do Rio Negro. A efetiva operacionalização da Zona Franca de Manaus só viria ocorrer no Governo Militar, através do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, inserida no bojo do Plano de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964-1966), que tinha como objetivos acelerar o crescimento econômico, reduzir a inflação, disparidades regionais e setoriais de renda e gerar empregos.

A Zona Franca de Manaus vigoraria por 30 anos, até 1997, tendo sua área de jurisdição ampliada para 100.000 km<sup>2</sup>, abrangendo Manaus e arredores. O Decreto nº 291, de 28 de fevereiro de 1967, dividiu a Amazônia em Ocidental e Oriental (atuais Estados do Pará, Amapá, Tocantins, Mato Grosso e parte do Maranhão). Posteriormente, através do Decreto nº 356, de 15 de agosto de 1968, alguns dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus foram estendidos para toda a Amazônia Ocidental, estabelecendo entrepostos da ZFM nas capitais de Rondônia, do Acre e de Roraima.

Foi através da expansão desse modelo de desenvolvimento da Zona Franca de Manaus que se criou a Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim (ALCGM), idealizada durante o ano de 1988, como alternativa econômica para a cidade e região. O projeto visava resgatar o potencial de comércio, desgastado pela conjuntura econômica nacional e pela perda de competitividade dos produtos nacionais perante os importados do país vizinho, a Bolívia. Anos mais tarde, em 1991, o projeto, acolhido pelo Governo Federal, foi transformado em projeto de lei, aprovado pelo Congresso Nacional, tendo sido sua regulamentação, decretada no ano de 1993. A área de favorecimento comercial e industrial, dentro de um programa desenvolvido pelo então Ministério de Integração Regional, a ALCGM estava sob administração direta da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) e nos mesmos critérios da Zona Franca de Manaus. Pelo Decreto nº 843, de junho de 1993, que regulamentou e criou a ALCGM, a entrada de mercadorias estrangeiras na área, teria a suspensão dos Impostos de Importação e sobre Produtos Industrializados. Essa suspensão seria convertida em isenção quando as mercadorias forem destinadas a:

- a) Consumo e venda internos;
- b) Beneficiamento, em seu território, de pescado, recursos minerais e matérias-primas de origem agrícola e florestal;
- c) Agricultura e piscicultura;
- d) Instalação e operação de atividades de turismo e serviços de qualquer natureza;
- e) Estocagem para exportação ou reexportação para o mercado externo, (Nacional ou Internacional);
- f) Atividades de construção e reparos navais;

- g) Internação como bagagem acompanhada, observado o mesmo tratamento previsto na legislação aduaneira para a Zona Franca de Manaus.

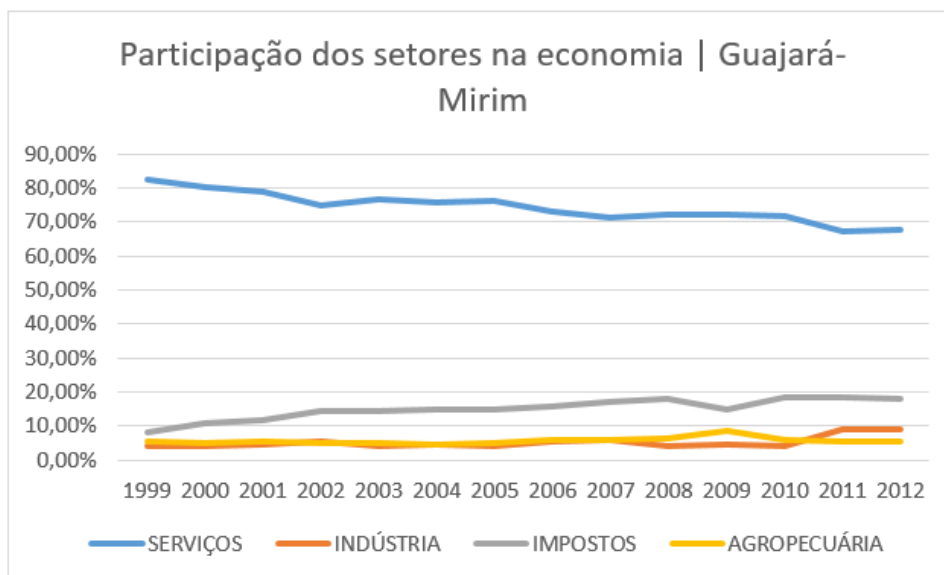
Portanto, no final da década de 1980, a SUFRAMA, ampliando sua área de atuação para fora do Distrito Industrial de Manaus, envolvendo, também as Áreas de Livre Comércio (ALC) criadas e implantadas na Amazônia, emplacava um modelo de desenvolvimento para os Estados de Roraima, Rondônia, Acre e Amapá, visando estabelecer condições favoráveis para quebrar o desequilíbrio regional que perceptivelmente se observava, bem como incentivar a concorrência entre produtos, comparar tecnologias, serviços e proporcionar a revisão das relações trabalhistas, sociais, políticas e econômicas internas, assim como incrementar as relações bilaterais com os países vizinhos, segundo a política de integração latino-americana. O movimento para criação da ALCGM data de 1987, por iniciativa da associação comercial local, tendo o mesmo tomado impulso a partir do trabalho elaborado pela Comissão de Comércio Fronteiriço Brasil/Bolívia, até a viabilidade de sua implantação. Ainda hoje possui a segunda maior movimentação comercial cadastradas das ALC em funcionamento.

As mercadorias adquiridas no mercado nacional, também são contempladas com o benefício da suspensão do ICMS e do IPI, que passam a ser convertidos em isenção, quando da comprovação de internamento efetivo na ALCGM. Esse benefício acaba por proporcionar o tráfego de inúmeras carretas de distribuidoras e transportadores com destino ao município para carimbar as notas fiscais e assim adquirir a isenção. Desta maneira não proporcionando efetivamente o desenvolvimento econômico local, como foi proposto no início do projeto. Segundo dados do IBGE abaixo no gráfico 1, o impacto da implantação da ALCGM, alcançou cifras pequenas com relação a oferta de empregos e desenvolvimento local.

Etiologicamente a Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim carrega consigo o estereótipo dos interesses exógenos em cumplicidade com importantes favores e benefícios fiscais e governamentais, características comuns nos três ciclos, a que chamamos de modelo de desenvolvimento de fora para dentro. Esse modelo, por não possuir propósito deliberado de contemplar os interesses, recursos e potencialidades da região, apresenta-se inadequado e insuficiente para promover o desenvolvimento da região, de forma que incorpore a população local, sua cultura e seus costumes.

Gráfico 1 - Setores da economia de Guajará-Mirim

**Participação dos setores da economia no PIB**  
**Série histórica | Percentual do PIB**



Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Analisando o gráfico 1 podemos afirmar que o setor de serviços é o mais relevante para a formação do PIB Municipal e os setores da indústria e agropecuária são insipientes em relação ao índice total. Basicamente, a agropecuária no município tem um fator limitante para seu desenvolvimento, que é a área destinada a reservas extrativas e florestas nacionais que correspondem a quase 92,74% da área geográfica total de Guajará-Mirim. Em relação a implantação de indústrias de transformação no município, esbarramos com problemas iniciais na logística de transporte fator que contribui sobremaneira para o aumento nos custos de produção e a consequente diminuição na capacidade de concorrência com preços finais de produtos fabricados e outros municípios do Estado).

Entre a riqueza dos grandes investidores, nacionais e estrangeiros, e a miséria do caboclo e dos migrantes de outras regiões está à questão ecológica, outra face do mosaico de discussões amazônicas. A floresta está intimamente ligada à vida dos povos amazônicos, índios e caboclos ribeirinhos. O elo mais próximo entre o habitante da região amazônica e a natureza, que ainda sobrevive intacta, é o caboclo ribeirinho – ponte entre o branco português e o índio –, que jamais adotou uma relação competitiva com a floresta. Ao invés de medir forças com ela, o caboclo sobrevive há séculos em uma associação com a mata e sua diversidade. Esse elo vem sendo desprezado no conjunto de ações políticas e econômicas

implantadas na Amazônia, na mesma proporção em que é lembrado como componente ideal da massa de manobra da política regional.

Do enorme manancial de conceitos e discussões em torno do desenvolvimento é sem dúvida bastante complexa. No entanto, mesmo não podendo destacar todos os principais pontos desta questão, o que se pretende aqui é tão somente focalizar os traços comuns que unem o discurso do desenvolvimento. Neste discurso, paradoxalmente, o que os une são as ênfases no problema do crescimento da produtividade e da renda apoiada por um progresso tecnológico sem limites. Neste sentido, seja qual for a estratégia, o importante é garantir taxas de crescimento do sistema econômico.

A década de 70 ainda ficará marcada na história como a década em que as questões do desenvolvimento e os problemas ambientais deixaram de ser questões regionais e ganharam uma dimensão global. As noções de subdesenvolvimento, atraso e pobreza, que serviam basicamente para se visualizar mundos diferentes através do contraste com o desenvolvimento adiantado e rico, passaram a ser questionadas e cada vez mais se torna forte a ideia de simultaneidade do desenvolvimento. Assim enfatiza-se uma fragmentação do desenvolvimento em decorrência da homogeneização das relações econômicas, ou seja, as desigualdades econômicas não podem ser medidas com uma noção de tempo, mas pelo relacionamento excludente na base competitividade de economias que já incorporam padrões tecnológicos e transformaram suas instituições, tornando-as eficientes dentro das relações complexas que passaram a exigir as organizações econômicas e políticas da sociedade moderna.

O processo de desenvolvimento exige, para seu entendimento, não somente novos conceitos, mas também novas alternativas para minimizar as desigualdades sociais, e os riscos para o esgotamento da base física da economia, a natureza. Passo a tratar em seguida das alternativas para o desenvolvimento do município de Guajará-Mirim, baseando nas possibilidades culturais e ambientais.

### 3. *Turismo religioso e a festa do Divino Espírito Santo*

#### a) *Aspectos do Turismo Religioso*

O Turismo Religioso trabalha com as mais diversas manifestações da fé e da busca pelo espiritual. Diversas regiões do mundo movimentam milhões de pessoas a cada ano em função de romarias, peregrinações, excursões e eventos religiosos múltiplos. Tais práticas ocorrem em todas as sociedades com maior ou menor intensidade.

O Turismo Religioso vincula-se aos mais diversos calendários e acontecimentos religiosos das localidades receptoras dos fluxos turísticos. São notáveis as peregrinações islâmicas a Meca e a Jerusalém, as peregrinações de cristãos a Jerusalém, Roma, Santiago de Compostela, Fátima, Lourdes, Cidade do México, Aparecida e outras. No oriente as peregrinações a lugares sagrados de hindus e budistas, bem como os festivais do Ganges e outros, dão exata dimensão do poder de movimentação das massas e de recursos financeiros ligados ao turismo religioso.

Acredita-se que em todo mundo mais de meio milhão de pessoas desloquem-se anualmente para visitas, peregrinações e eventos religiosos. No Brasil a EMBRATUR situa em mais de 15 milhões o número de pessoas que viajam por motivações religiosas diversas.<sup>8</sup>

O turismo religioso pode contribuir para a valorização e a preservação das práticas espirituais, enquanto manifestações culturais e de fé as quais identificam determinados grupos humanos, assim como oferecer condições para um desenvolvimento positivo na economia, na cultura e na qualidade de vida da população local. A partir dessas possibilidades, através desta pesquisa, a intenção foi buscar a identificação de locais que possuem significado religioso, evidenciando que o mesmo, uma vez planejado, pode se transformar em espaços com potencial para o desenvolvimento de atividades voltadas à prática do turismo religioso, com base nos princípios da sustentabilidade cultural.<sup>9</sup>

Diante de tais considerações precisamos encontrar uma conceituação para “turismo religioso” apropriada e que considere a complexidade e a diversidade de tal atividade. De acordo com Dias (2003), o turismo religioso é uma viagem em que a fé é o motivo principal,

---

<sup>8</sup> MAIO, Carlos Alberto. Turismo religioso e desenvolvimento local. Publicatio UEPG. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/humanas/article/view/503/505>.

<sup>9</sup> Idem

mas que pode traduzir motivos culturais em conhecer outras manifestações religiosas. Dessa forma, o “turismo religioso é aquele empreendido por pessoas que se deslocam por motivações religiosas e/ou para participarem em eventos de caráter religioso. Compreende romarias, peregrinações e visitações a espaços, festas, espetáculos e atividades religiosas” (DIAS, 2003, p.17).

Ainda de acordo com Dias, podemos verificar as seguintes motivações para o turista religioso:

- a) Visitação a Santuários de peregrinação: locais de valor espiritual, com datas devocionais especiais. Exemplos: Santuário de Aparecida do Norte/SP, Santuário do Pai Eterno/MG, Santuário do Bom Senhor das Caixas/RJ, Santuário do Divino Espírito Santo/RO;
- b) Locais e áreas religiosas de forte apelo histórico e cultural: podem ser consideradas atrações turístico-religiosas. Exemplos: Igrejas nas cidades históricas de Minas Gerais e de Salvador, Igrejas Históricas de Recife e Olinda, Terreiros de Salvador, Templo de Salomão em São Paulo;
- c) Encontros e celebrações de caráter religioso: têm como objetivo atividades confessionais. Encontro de carismáticos da Igreja Católica, jornada da Juventude, Procissão do Círio de Nazaré em Belém, Procissão Fluvial binacional do Divino Espírito Santo nos vales do Guaporé e Mamoré em Rondônia;
- d) Festas e Comemorações em dias específicos: eventos dedicados a determinados símbolos de fé, calendários litúrgicos ou manifestações de devoção popular. Círio de Nazaré, Lavagem da Igreja do Bonfim, Festa de Nossa Senhora Aparecida, Festa de São Sebastião em Xapuri/AC, Festa Do Divino Espírito Santo no Vale do Guaporé em Rondônia;
- e) Espetáculos artísticos de cunho religioso: caracterizados por encenação de eventos religiosos. Encenação da Paixão de Cristo em Nova Jerusalém (PE), Encenação da Paixão de Cristo em Porto Velho/RO;
- f) Roteiros de Fé: caminhadas de significado espiritual, pré-organizadas em um itinerário turístico-religioso. Rota Caminho da Fé, com 415 km, entre Tambaú (SP) e Aparecida (SP); e o Caminho do Sol, com 209 km, entre Santana do Parnaíba e São Pedro (SP), procissão fluvial de mais de 1000mKm nos rios Mamoré e Guaporé em honra do Divino Espírito Santo em Rondônia e Bolívia.<sup>10</sup>

Nos vales do Guaporé e Mamoré, na divisa do Brasil e Bolívia, estado de Rondônia, A Festa Fluvial e Binacional do Divino Espírito Santo põe em deslocamento uma população total de mais de 5000 pessoas da região, fora visitantes de cidades como Porto Velho e Vila Bela da Santíssima Trindade/MT. A ausência de infraestrutura hoteleira e de locais de alimentação, abastecimento e higiene faz com que a festa ainda funcione através do antigo modelo de tradição colonial, com hospedagem dos romeiros nas casas de devotos locais e a sua alimentação custeada pelas Irmandade.

---

<sup>10</sup> MAIO, Carlos Alberto. Op cit.

### **b) *A festa do Divino Espírito Santo em Guajará-Mirim***

Imbuído de atender uma necessidade da pesquisa, buscamos nos arquivos da sede da Igreja Nossa Senhora do Seringueiro<sup>11</sup>, em Guajará-Mirim, e na Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Turismo – SEMCET<sup>12</sup>, dados e informações históricas sobre um dos ventos culturais e religiosos mais antigos da região. A Festa do Divino teve sua origem em Portugal e foi estabelecida pela rainha D<sup>a</sup> Isabel, casada com o Rei D. Diniz, por volta das primeiras décadas do século XIV. Na oportunidade a Rainha vivenciara no paço real uma briga familiar entre o Rei D. Diniz e seu filho. Por isso, ela teria feito uma promessa, caso a paz voltasse a reinar na corte e em sua família, que ela faria uma réplica da sua coroa e do cetro e os enviaria como cumprimento de tal promessa ao Divino às regiões pertencentes ao Reino de Portugal.

A Festa do Divino Espírito Santo, em suas diversas manifestações, é uma das mais antigas e difundidas práticas do catolicismo popular. Sua origem, conforme dito, remonta às celebrações realizadas em Portugal a partir do século XIV, nas quais a terceira pessoa da Santíssima Trindade era festejada com banquetes e distribuição de esmolas aos pobres. Essas celebrações aconteciam 50 dias após a páscoa, comemorando o Dia de Pentecostes, quando o Espírito Santo desceu do céu sobre os apóstolos de Cristo sob forma de línguas de fogo, segundo nos conta o Novo Testamento.

No passado o Imperador do Divino<sup>13</sup> gozava de direitos próprios de um soberano, libertando presos comuns em certas localidades portuguesas e brasileiras. Para a organização da festividade havia a Folia do Divino, grupo de pessoas pedindo e recebendo auxílios de toda a espécie e era ilustrada com a pomba simbólica. Essas folias percorriam grandes regiões, gastando semanas ou meses inteiros.

Em Rondônia, a Festa do Divino tem expressividade no Vale do Guaporé, onde a população ribeirinha procurou manter viva a tradição do festejo. O culto do Divino Espírito Santo foi introduzido no Guaporé, por volta de 1894, pelo senhor Manuel Fernandes Coelho, quando de sua mudança de Vila Bela do Mato Grosso para a localidade de Ilhas das Flores. Naquele ano, o senhor Manoel Fernandes fez vir de Vila Bela da Santíssima Trindade a Coroa

---

<sup>11</sup> Localizada na Avenida Doutor Mendonça Lima, 555 – Centro em Guajará-Mirim. Visita realizada em dezembro de 2012 entre os dias 10 e 13.

<sup>12</sup> Localizada na Avenida Dr. Mendonça Lima, 231 – Centro em Guajará-Mirim. Visita realizada em dezembro de 2012 entre os dias 10 e 13.

<sup>13</sup> Imperador e Imperatriz: é legitimamente sorteado e merecem inteira obediência por parte de todos os membros das Irmandades do Sr. Divino Espírito Santo, a eles compete estar presentes: na recepção do Batelão que conduz os símbolos, cortejos (posição) nas celebrações, [sic] cortejos as visitas nas residências dos irmãos e devotos, sempre presentes onde estiverem os símbolos do Sr. Divino Espírito Santo. (Malon, 2014)

de prata e, juntamente com outros adeptos, realizou os festejos do Divino naquela localidade. Todos os anos posteriores até o ano de 1932, o Divino foi festejado naquela localidade, sendo, então, os festejos transferidos para Rolim de Moura. Após o encerramento da festa, a comissão da Irmandade do Divino, junto com seus membros e presidente se reúnem para fazer o sorteio da cidade que sediará o próximo evento, ficando assim acertado e logo começam os preparativos para a festa do ano seguinte, que segundo (Malon 2014).

A Assembleia Geral tem caráter “legislativo” e é realizada uma vez por ano

no final de cada festejo. Nela se reúnem os representantes de todas as Irmandades, para confirmar a localidade<sup>7</sup> onde será realizado o próximo festejo.

Atualmente a festa vem se realizando em forma de rodízio, atingindo, a cada ano, as localidades de Pedras Negras, Limoeiro, Costa Marques, Pimenteiras, Rolim de Moura, Príncipe da Beira, Santa Fé e Guajará-Mirim, além de localidades em territórios bolivianos com Buena Vista, Guayeramerin e Versalhes. A escolha do local é feita durante o encerramento dos festejos, através de sorteio e recai, de quatro em quatro anos, no mesmo local. O registro mais antigo sobre a realização dos festejos, data de 1936 e o Estatuto de criação da Irmandade do Divino Espírito Santo, no Guaporé, data de 1934. No entanto, antigos moradores e descendentes dos primeiros organizadores dos festejos, afirmam que havia atas da festa datada do século XIX, em folha avulsa e que foi extraviada durante o período de sua paralisação. Alguns afirmaram que a paralisação ocorreu após um desentendimento entre os membros da Irmandade, cujo Presidente Guardião da Coroa, na época, descontentando-se, entregou-a à Prelazia de Guajará-Mirim. D. Francisco Xavier Rey, Bispo de Guajará-Mirim, foi o revitalizador da festa, por volta de 1934/36.

## **i. Os festejos**

Os festejos do Divino no Guaporé têm seu início a partir do momento em que o Barco do Divino chega à localidade promotora da Festa no ano anterior e o encarregado da Coroa recebe o Imperador do Divino da localidade, a Arca contendo a Coroa, a Bandeira, as toalhas do altar e os livros de Ata. Isso ocorre após a quaresma. Tradicionalmente, a saída do barco dava-se no sábado de aleluia. Hoje devido às inúmeras dificuldades que os peregrinos enfrentam, não há rigidez quanto à data de saída.



Após o encarregado da Coroa receber a Arca, o Barco do Divino inicia sua peregrinação ao longo do rio Guaporé e Mamoré, por quarenta dias até o final da Festa, colhendo óbolos entre ribeirinhos. O final da festa dá-se no dia de Pentecostes.

Anteriormente, a peregrinação era feita em um barco movido a remos. Hoje, os peregrinos utilizam um pequeno motor emprestado de algum membro da Irmandade, para movimentar a embarcação até a localidade, quando, então, o motor é desligado e os remeiros iniciam remadas cadenciadas impulsionando o barco até o porto, como podemos verificar nas figuras 3 e 4.

**Figura 3 - Batelão do Divino no Rio Mamoré em Guajará-Mirim**



Fonte: Fotografia de Rodrigo Erse



**Figura 4 - Remeiros no Batelão do Divino Espírito Santo**

Fonte: Fotografia de Rodrigo Erse

Ao aproximar-se de cada povoado, o Barco do Divino anuncia a sua chegada através de três salvas de ronqueira (artefato confeccionado de madeira com um cano de ferro por onde é introduzida a pólvora), três buzinas em chifres de bois, e, mais próximos, os remeiros entoam cânticos de chegada e fazem a “meia-lua”, em frente ao porto, que consiste em três voltas circulares com o barco, antes de aportar. As remadas são cadenciadas e os remeiros elevam um pouco de água para o alto entre uma remada e outra. O caixeiro, inicia o toque



com o tarol, um tipo de tambor pequeno, como podemos observar na figura 5.

**Figura 5 - Caixeiro de pé com um pequeno tambor**

Fonte: Fotografia de Rodrigo Erse

Com a chegada do barco do Divino, ocorre grande número de pessoas que extravasam sua fé, agradecendo as graças recebidas e pegando suas promessas. Uns se postam de joelhos percorrendo, dessa maneira, a distância que separa o porto do local de “morada” da Coroa, outros se introduzem no rio, com água até a altura dos ombros, segurando velas acesas, rezando ou chorando (figura 6).



**Figura 6 - Fiéis nas águas do rio, aguardando o Divino.**

Fonte: Fotografia de Rodrigo Erse

O Divino é saudado com foguetes, alegria, grande satisfação e demonstração de fé. Quando o barco aporta, o Encarregado da Coroa sai do barco acompanhado dos “foliões”, do “Mestre dos Foliões” que entoam cânticos acompanhados de um violão, do Encarregado da Bandeira e os demais tripulantes. São recebidos pelo Imperador ou Imperatriz do local. A Imperatriz recebe o Cetro de Prata, e o Imperador a Coroa, das mãos do Encarregado da Coroa. A partir de então, os fiéis ajoelham-se e beijam a Bandeira, o Cetro e têm a Coroa posta em suas cabeças por breves instantes. É a benção do Divino, que todos recebem contritamente. As esmolas são, então colocadas na bandeja de prata que suporta a Coroa. Em seguida, o cortejo dirige-se para a igreja da localidade por breve período, seguindo depois para o local onde se dará a alvorada do Divino ou “Velório” (acontece durante todos os dias em que a Coroa ficar na povoação, variando entre dois a quatro dias). Esse costume é herança dos portugueses e ainda é conservado em seus aspectos tradicionais. Ao cair da noite, a Bandeira e a Coroa são recolhidas à casa onde o Santo está morando, e onde são rezadas as novenas e entoados cânticos. O Santo não pode ficar sozinho durante a noite, é velado pelos fiéis e representantes da tripulação do barco.

Durante o dia, a Coroa e a Bandeira (figura 7) são levadas para a visita às casas, coletando óbolos dos moradores. Em cada casa antes de entrar, os foliões entoam o cântico de chegada. Além da esmola, o dono oferece comidas e bebidas a todos no cortejo.



**Figura 7 - Alferes encarregado da Bandeira do Divino e o Encarregado da Coroa desembarcando.**

Fonte: Fotografia de Rodrigo Erse

A Coroa só é retirada da casa quando o dono autoriza. A dona da casa acompanha a Coroa até a casa vizinha, levando o Cetro, e a entrega à nova anfitriã da Coroa. Se a dona da casa não for casada na tradição católica, não poderá levar o Cetro, que nessas circunstâncias, será entregue a outra pessoa presente, em sinal de grande apreço à pessoa escolhida. É considerado pelos populares, grande honraria receber a Coroa do Divino e carregar o Cetro da Imperatriz.

Durante os festejos são oferecidas as mais variadas espécies de esmolas: doações em dinheiro, bois, patos e carneiros. Os animais são abatidos para servirem de alimentação à tripulação do barco, e, no final da festa, para alimentarem a todos que estiverem presentes. As doações em dinheiro são entregues ao pároco para que sejam utilizadas em benefício da Igreja da localidade promotora da festa.

O dia do Divino Espírito Santo marca o final da festa, quando é feito o carregamento do Mastro da Bandeira por vários homens e mulheres até em frente à Igreja, onde é hasteada. A Bandeira é pregada em um quadrado de madeira que por sua vez é colocado na ponteira de um Mastro. Esse arranjo possibilita que a bandeira seja movimentada pelo vento, em várias direções. No dia seguinte, a Bandeira estará apontando na direção onde deverá ocorrer os



festejos do próximo ano. Depois do hasteamento da mesma, celebra-se o culto do Divino na Igreja. Durante a pesquisa presenciei a celebração em maio de 2012, na Igreja Nossa Senhora do Seringueiro, em Guajará-Mirim.

O sorteio dos personagens da festa como: o Imperador e Imperatriz do Divino, Alferes da Bandeira, do Capitão do Mastro, dos Mordomos, das Engomadeiras, da Secretária da Imperatriz e da localidade da Festa, é feito no dia seguinte. Findo o sorteio, o povo canta, come, bebe, saúda os eleitos e dança. O Capitão do Mastro, os Mordomos, as Engomadeiras e a Secretária da Imperatriz atuam apenas no dia do final da festa.

A Festa do Divino Espírito Santo, no Vale do Guaporé e Mamoré, sobrevive, apesar de todas as dificuldades e contratempos, numa demonstração de fervor religioso e apego à mais caras tradições da região. A estrutura para o evento é grande e se torna dispendiosa, principalmente no que tange a quantidade de pessoas que atuam diretamente durante o percurso feito ao longo dos rios Guaporé e Mamoré. A grandiosidade depende sempre da região ou localidade que recebe o Divino.

Quando ocorreu na cidade de Guajará-Mirim, verificamos que envolve a compra de combustível para as embarcações que prestam apoio ao Barco do Divino durante os trajetos visitando as cidades ribeirinhas. O evento em Guajará-Mirim, segundo estimativa da Paróquia Nossa Senhora dos Seringueiros, envolve em torno de cinco mil pessoas, entre organizadores e fiéis. Cidadãos de Guajará que residem em outras cidades, retornam a região durante os festejos, movimentando o lugar. Além de moradores de localidades vizinhas como Iata, Vila Murtinho, Nova Mamoré, Abunã e Porto Velho.

A tripulação do barco do Divino é formada pelos seguintes personagens:

- a) Remeiros: são promesseiros ou foram sorteados no ano anterior. Impulsionam o barco com remadas cadenciadas. Usam lenços brancos amarrados na frente.
- b) Foliões ou Alunos do Divino: cantores de 8 a 14 anos, usam lenços brancos em volta da cabeça, amarrados embaixo do maxilar inferior.
- c) Mestre: encarregado de orientar os foliões e toca o instrumento violão.
- d) Caixeiro: tocador do tarol. Cadencia as remadas dos remeiros.
- e) Artilheiro ou Ronqueiro: responsável pelo disparo das salvas de tiros que anunciam a chegada do Divino na localidade.
- f) Encarregado da Coroa: tem a missão de proteger a coroa e entregar ao Imperador de cada localidade onde ocorre festejos do Divino.
- g) Comandante Geral: é o piloto do Barco ou Batelão e zela pela disciplina a bordo.
- h) Alferes da Bandeira: Encarregado da Bandeira do Divino.
- i) Cozinheiro e Copeiro: auxiliam na alimentação dos membros da tripulação durante o longo percurso nos rios Mamoré e Guaporé.

Atualmente, a Irmandade do Divino admite aumentar o número dos remeiros para 14 ou 16, quando a embarcação usada permite, para que possam atender a grande procura por essa função pelos promesseiros. Havendo muitos promesseiros para participarem da viagem no barco, eles são aceitos nas funções de 2º Caixeiro, 2º Copeiro e 2º Cozinheiro. Os encarregados do barco ou batelão, da Coroa e o Mestre dos Foliões são escolhidos pelo Imperador da Festa. Os outros são sorteados ou aceitos por serem promesseiros.

Existem muitos símbolos e representações que fazem parte do mundo dos festejos da festa do Divino Espírito Santo, são símbolos que compõem essa cultura. Um deles é a Bandeira do Divino, é de cor vermelha com a Pomba do Divino bordada de branco no centro. Observamos também a Coroa do Divino, que é de prata, coberta por fitas coloridas, doadas pelos promesseiros. Para os fiéis, as fitas curam doenças. Quem quiser possuir uma fita da Coroa, deve trocá-la por outra. Complementam essas representações o Cetro do Imperador, que é de prata coberto por fitas coloridas. São parte do ritual os Cânticos, que são cantos de chegada, de saída e o Hino do Divino, músicas relacionadas a religiosidade.

Os componentes que fazem parte da tripulação do batelão ou embarcação do Divino possuem vestuário próprio, durante a viagem no barco veste-se normalmente. Apenas os Foliões amarram o lenço embaixo do queixo e os remeiros, na parte de trás da cabeça. Essa é a maneira de distinguir uns dos outros. No dia do Espírito Santo (Pentecostes), quando se dá o final dos festejos, os foliões vestem-se com roupa à moda dos coroinhas.

A Festa do Divino é organizada, por uma irmandade formada por pessoas solteiras ou casadas. Não sendo permitido o ingresso de concubinados ou casais que não são oficialmente casados de acordo com preceitos da Igreja Católica. Essa irmandade é composta de Irmãos de Corpo e irmãos de Roda, que segundo seu regimento:

Art 21º - São considerados IRMÃOS DE CORPO aqueles que legitimamente unidos em matrimônio, ou solteiros sem compromisso, podem participar do sorteio da comissão da festa; e os IRMÃOS DE RODA, aqueles que formam parte plenamente da Irmandade e colaboram, apesar de estarem em situação irregular com a Igreja. (Estatuto da Irmandade do Senhor Divino Espírito Santo do Vale do Guaporé, 2003: 7)

Os Irmãos de Corpo são aqueles membros cuja a vida particular e conduta moral não sofrem restrição. São irmãos que podem vir a ser Imperador ou Imperatriz da Festa. Para MALON 2014, os irmãos de roda eram sorteados para participar na contribuição de alimentos, mantimentos, pólvora, entre outros itens. As outras funções da festa eram sorteadas entre os irmãos de corpo. Todo o público presente, acompanhava com muita atenção, principalmente

na hora dos principais cargos: Imperador e Imperatriz, Alferes da bandeira e capitão do mastro. Havia uma alegria muito grande entre os sorteados para estes principais cargos.

Alguns pontos curiosos foram também observados na congregação do evento estudado. As mulheres não podem fazer parte da tripulação do barco do Divino. Outra coisa também percebida é que ao folião não se oferecem alimentos frios, para não prejudicarem a voz. Nenhuma embarcação que acompanha o Divino pode passar à sua frente, pois receberá castigo santo, assim relatado pelos membros do Divino. Outro fato também levantado, é que mulher divorciada ou como eles se referem como descasada, “amasiada” ou de vida incerta não pode carregar o Cetro.

## **ii. Os festejos na cidade de Guajará-Mirim: depoimentos**

O Divino em Guajará-Mirim teve alguns períodos de paralisação, segundo os arquivos da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. No final década de 50 o evento teve um enfraquecimento, retornando a partir da iniciativa de uma senhora de nome Zuleide, segundo os relatos. No decorrer do ano de 1965 a senhora Zuleide quis reimplantar a Festa do Divino em Guajará-Mirim, por ter alcançado uma grande graça através do Divino Espírito santo. Em 1962 (ou 1963) – a senhora Zuleide e seu esposo, Antônio Mercado, trabalhavam como marreteiros, entre os rios Mamoré e Guaporé. Um certo dia, numa comunidade de moradores ribeirinhos, o casal atracou o barco, no porto do lugar. Subiram o barranco até as casas, a fim de oferecerem suas mercadorias. De repente, dona Zuleide teve o intuito de voltar ao barco. Para seu espanto, ao se aproximar viu o toldo, que era de palha, pegando fogo. Foi grande seu desespero, pois sua filha de dois ou três meses, estava dentro do barco, dormindo. Ela tentou apagar o fogo. Não conseguindo, gritou pelo marido, que chegou correndo. Vendo que não conseguiam apagar, clamou pelo Senhor Divino Espírito Santo. Logo em seguida avistou uma vasilha grande no barco, e junto com seu esposo começaram a jogar água e puderam contornar a situação. Uma faísca do fogo atingiu a criança deixando nela o sinal da queimadura. Dona Zuleide prometeu festejar o dia de Pentecostes, cumprindo a promessa por dois anos, mas, por “motivos justos”, não pode continuar com os festejos. Assim deu-se início à festa ao Senhor Divino Espírito Santo, no bairro do Triângulo. Como não possuíam um lugar fixo para as reuniões, nem para celebrarem as missas, realizavam as celebrações nas casas das famílias.

Em 1972 a organização da festa foi entregue à comunidade Guajaramirense, na escola Capitão Godoy. A Missa começou a ser celebrada neste estabelecimento de ensino, quando tinham a presença de um padre. Quando não havia padre, realizavam a celebração Eucarística.

Em 1973 a Senhora Maria Angelina Gomes Serrath, vinda do Vale do Guaporé estabelecer-se em Guajará-Mirim, tomou conhecimento do movimento litúrgico muito carente, e algumas oportunidades havia grande participação de fiéis, mas, essa participação não era estável, havendo em alguns momentos esvaziamento das celebrações. Na década de 80 o Dom Xavier Rey mais uma vez mobiliza a comunidade entre o Guaporé e Mamoré para os festejos do Divino, que é retomado com mais vigor e tradição. Tendo o seu pleno funcionamento através da atuação Igreja Católica e das congregações do Divino na região até os dias de hoje.

A prefeitura de Guajará-Mirim não têm planejamento contínuo para apoio aos festejos do Divino, não existindo políticas públicas para o fomento do turismo religioso da cidade através de um evento tão original na Amazônia que já acontece a mais de cem anos nos rios Guaporé e Mamoré.

### ***c) A cidade Pirenópolis(GO) e a importância do Turismo Religioso: comparações com Guajará-Mirim***

Para termos uma referência da importância do turismo religioso, iremos comparar a Festa do Divino de Guajará-Mirim com a mesma Festa que acontece na cidade de Pirenópolis, no estado de Goiás.

A Festa do Divino em Pirenópolis é a mais significativa de todas as festas do gênero no Brasil. Doze dias de festa na manifestação popular mais importante da cidade. A festa do Divino Espírito Santo, comemorada em Pirenópolis desde 1819, reúne desfiles das bandas de música, queima de fogos, congadas, bailes, entre outros eventos.

O Imperador é o principal responsável pela preparação e realização dos festejos. Tradicionalmente, é ele quem arca com a maioria das despesas da Festa, embora conte com o auxílio de autoridades, de sua família e de membros da comunidade local, já que seu prestígio emana exatamente de sua capacidade de "acumular para redistribuir", sejam bens materiais ou imateriais, trabalho voluntário ou víveres para a preparação de alimentos, por exemplo.

Para muitos, "o que o Imperador vai gastar com a festa não é nada perto das graças que já recebeu e vai continuar recebendo". Entre a Páscoa e a Novena, o Imperador realiza vários



eventos em sua casa (que, deste modo, passa a ser um local de festa), muitos deles relacionados às Cavalhadas e às Folias.

A Casa do Imperador é dos devotos do Divino, que devem ser servidos com fartura em qualquer ocasião. Por esse motivo, a cozinha da Casa do Imperador, comandada pela esposa do festeiro e movida a doações, trabalho voluntário e trabalho remunerado - jamais descansa, preparando ininterruptamente refeições, quitandas, cafés, bolos e salgados.

Criado para ser um representante da Família Real e Corte portuguesas, sua função é distribuir alimentos para a população e realizar a libertação simbólica de presos da cidade (ato que, antigamente, acontecia de verdade).

Entre os momentos mais importantes da festa está a Procissão do Divino, quando o Imperador, acompanhado pelas "virgens", bandas de música e populares, segue até a igreja para acompanhar o sorteio de seu sucessor. Após a missa, o Imperador retorna à sua casa e distribui "Verônicas de Alfenim" e "Pãezinhos do Divino", comidas típicas da festa, a todas as virgens.

A mandala, símbolo do Divino, representa a descida do Espírito Santo sobre os apóstolos (Pentecostes), enquanto a pomba branca, da cor da paz, significa o Divino Espírito Santo. A Festa do Divino Espírito Santo é uma festa móvel que acontece 50 dias após a Páscoa, durante as comemorações de Pentecostes. Geralmente a data cai no mês de maio ou junho.

Em 2010, o Instituto do Patrimônio Histórico Nacional, fez o tombamento da Festa do Divino de Pirenópolis como Patrimônio Imaterial da Humanidade. No dossiê de avaliação o Instituto afirma:

A possível resistência à espetacularização da Festa mantém em permanente funcionamento um outro mecanismo: o de ativação das fontes de construção da identidade local, fazendo com que o pirenopolino continue se identificando com a festa e continue identificando a festa com sua própria história e com a história local. Ao mesmo tempo, esta ativação das fontes de identidade local tem levado ao resgate de tradições culturais durante os festejos.

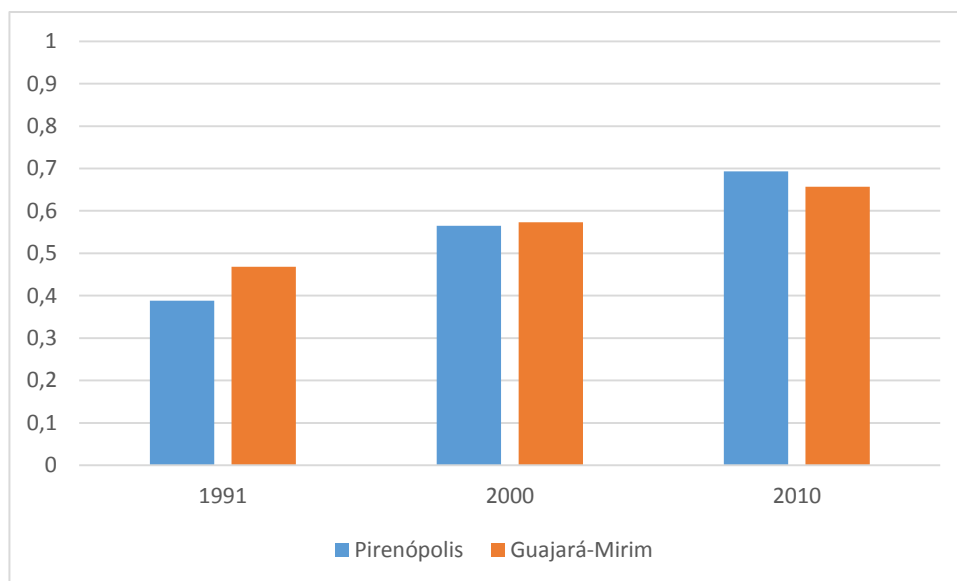
([http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie\\_festa\\_%20do\\_divino\\_pirenopolis.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie_festa_%20do_divino_pirenopolis.pdf))

É possível observar a mudança ocorrida na cidade de Pirenópolis ao longo dos anos, no que diz respeito ao seu índice de desenvolvimento humano. O município sai da condição de Muito Baixo (menos de 0,499) para Médio (entre 0,600 a 0,699), se aproximando no nível Alto (0,700 a 0,799). Através de dados percebemos que a cidade de Pirenópolis possui um bom índice de desenvolvimento humano, além também de uma boa qualidade de vida para

seus habitantes, que preservam suas festividades e tradições, entendendo que é possível viver através do turismo religioso. A cidade no período festivo possibilidade renda para os hotéis, restaurantes e comércio em geral.

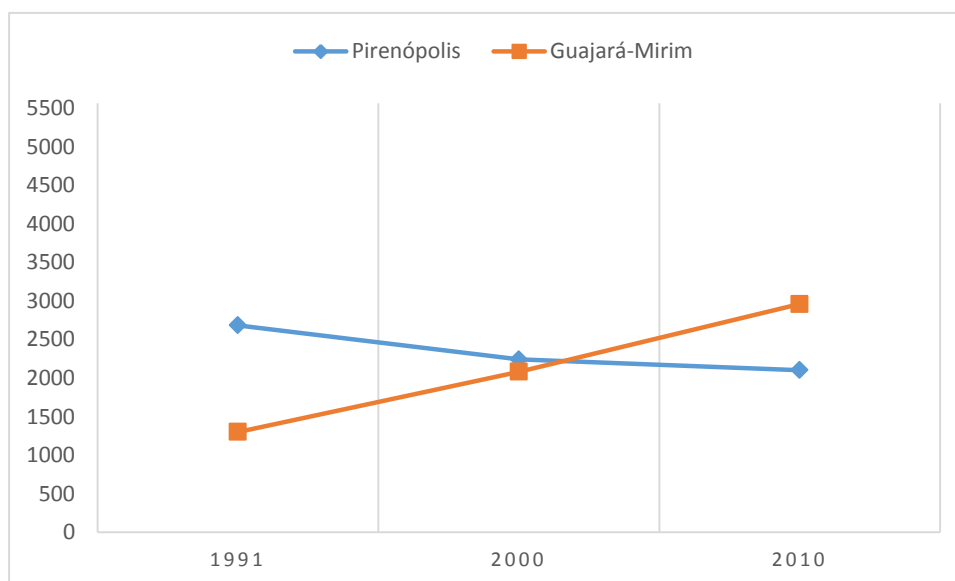
Comparando os índices da cidade de Guajará-Mirim e Pirenópolis podemos observar no gráfico abaixo a evolução da diferença entre uma e outra no quesito a IDHM e no PIB Municipal entre 1991 a 2010.

**Gráfico 1 – Evolução do IDHM – 1991-2010**



Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados no Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em [www.atlasbrasil.org.br](http://www.atlasbrasil.org.br). Acessado em 29/11/2016.

A cidade de Pirenópolis tinha um IDHM de 0,388, considerado muito baixo e na posição 2.688 no *ranking* nacional dos municípios brasileiros. Em 2010, com um quadro diferenciado, estava em condição média, se aproximando da alta, com um índice de 0,693, ocupando a posição de 2015 no mesmo *ranking*. No mesmo intervalo o município de Guajará-Mirim também teve uma elevação no seu índice, saindo de 0,468 (1991) para 0,657 (2010). Todavia, seu crescimento em uma curva menos acentuada levou o município da posição de 1302 (1991) para a posição de 2964 (2010). Em uma projeção do *ranking* em um gráfico observamos a radical inversão.



**Gráfico 2 – Evolução das posições de Guajará-Mirim e Pirenópolis no ranking nacional do IDHM**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em [www.atlasbrasil.org.br](http://www.atlasbrasil.org.br). Acessado em 29/11/2016.

Segundo ao Atlas Brasil as razões para o aumento do IDHM dos municípios comparados se deu pelo aumento do indicador Educação, seguido por longevidade e, por fim, renda.

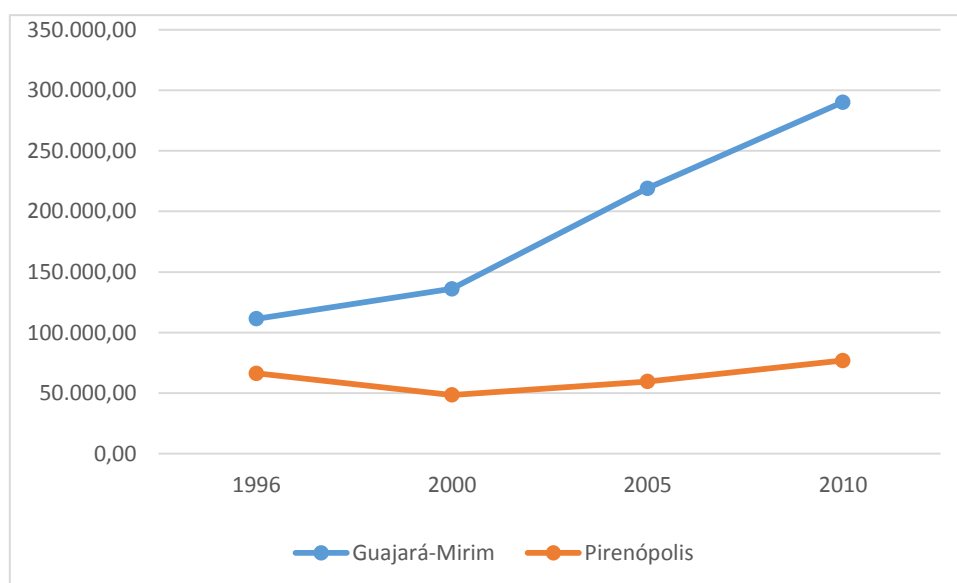
A inversão verificada no IDHM não se deve aos dados do PIB Municipal. É importante reparar nos dados do PIB, onde os municípios comparados não apresentam o mesmo comportamento.

**Gráfico 3 – Evolução do PIB Municipal a preços constantes (1996-2010), em R\$. a preços do ano 2000**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do IPEADATA, em [www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br). Acessado em 29/11/2016.

Mesmo com um PIB elevado em comparação a Pirenópolis, a cidade de Guajará-Mirim não consegue transformar essa perspectiva de desenvolvimento em qualidade de vida para seus munícipes. Diferente da ideia de crescimento – que sugere principalmente aumento em quantidade, a de desenvolvimento implica mudança de qualidade de vida e, também, o aumento dos graus de complexidade, integração e coordenação de um sistema. Uma análise de como tem evoluído o conceito de desenvolvimento pode ser feita pelas mudanças dos indicadores utilizados para medi-lo.

Julgava-se poder medir o desenvolvimento de uma sociedade pelo nível da produção e do consumo de bens de serviço, por meio de indicadores como Produto Interno Bruto – PIB Nacional. Foi com base no PIB *per capita* que os países foram classificados em desenvolvidos ou não, pela ONU. Ocorre que, como frisa Rattner (1999), a taxa do PIB oculta tanto condições críticas de vida humana como dos ecossistemas naturais. De alguns anos para cá, por reconhecimento da insuficiência dos parâmetros econômicos para avaliar o desenvolvimento dos países a ONU está calculando o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH que considera três dimensões: saúde, educação e renda.



#### **4. *Turismo Histórico: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e seu museu***

Uma das mais significativas edificações da cidade de Guajará-Mirim é o prédio que serviu de estação ferroviária e que hoje abriga o Museu Histórico Municipal de Guajará-Mirim. A edificação data da primeira metade do século XX e este museu está localizada no prédio da antiga estação ferroviária de Guajará-Mirim, em Rondônia. Durante um longo período seu estado de conservação foi caótico. A situação tornou-se muito grave com a grande cheia de 1914, quando as águas do rio Mamoré chegaram até a edificação. A recuperação do prédio custou aos cofres públicos o equivalente a 450 mil reais e foi bancada pelos governos federal e estadual, através da Superintendência de Turismo.

A estação de Guajará-Mirim era o ponto final da Ferrovia Madeira-Mamoré, localizada no quilômetro 366 daquela estrada ferroviária. Foi inaugurada em 30 de abril de 1912 e extinta em 10 de julho de 1972. A obra teve uma história conturbada e custou milhares de vida e milhões de dólares aos governos da Bolívia e, posteriormente do Brasil, que pelo Tratado de Petrópolis (1903) assumiu seus custos e a sua construção. Guajará-Mirim ergueu-se de seringal a município em função da ferrovia e a sua desativação em 1972, representou um duro golpe para a sociedade local.

O acervo do Museu é pequeno e abrange objetos e documentos que remetem à própria história da cidade, da EFMM e da religiosidade local. No pátio do museu estão expostas uma locomotiva 4-6-0, nº 20, fabricada pela Baldwin em 1909, engatada a um carro de passageiros e um vagão prancha antigo; e uma locomotiva 2-8-2 nº 17, fabricada em 1936 pela Berliner Maschinenbau, engatada a um vagão prancha. O Museu Municipal recebe visitantes regionais e locais. Seu estado de conservação não é satisfatório.

##### **a) *O turismo histórico e suas possibilidades para o desenvolvimento local***

Ao discutirmos o Turismo como empreendimento viável social, cultural, ambiental e economicamente, sempre vem à tona a discussão oferta e mercado e como aproximá-los, notadamente em áreas de reconhecido desinteresse turístico. Este é o caso da cidade de Guajará-Mirim, situada a noroeste do estado de Rondônia, na fronteira entre o Brasil e a Bolívia e às margens do rio Mamoré. Sua população diminuta, sua enorme distância de grandes centros e a ausência de infraestrutura a tornam uma cidade, aparentemente, pouco

habilitada ao desenvolvimento da indústria turística. Contudo, alguns elementos culturais, a existência da cidade gemelar na Bolívia e seu considerável patrimônio natural, certamente são qualificações que não devem passar despercebida aos empreendedores, gestores públicos e sociedade local. Neste breve estudo, procurarei refletir sobre os elementos culturais e naturais que possam impulsionar a vocação de destino turístico da cidade de Guajará-Mirim.

Várias são as regiões, cidades e mesmo localidades dentro de municípios, especialmente áreas com potenciais específicos, mas com vida econômica deprimidas, que buscam no desenvolvimento do turismo uma oportunidade de desenvolvimento e depositam em tal prática enorme expectativa de que sua expansão poderá vir a produzir um número significativo de novos postos de trabalho e geração de renda. O Brasil está repleto de casos desse tipo: no Amazonas ressalta-se o caso de Mamirauá, aldeia de ribeirinhos transformada em RESEX, as cachoeiras de Presidente Figueiredo no Amazonas são outro bom exemplo de área remota, elevada a condição de destino turístico em função de seu patrimônio natural. Da mesma forma a cidade de Santarém e a localidade anexa de Alter do Chão no Pará. No Acre a festa de seringal, dedicada a São Sebastião, no município de Xapuri ressalta o mesmo princípio e, por fim, para ficarmos apenas em exemplos amazônicos lembremos o festival folclórico de Parintins no Amazonas e em menor escala as festas de Nossa Senhora da Conceição, em Humaitá no Amazonas e a de Santo Antônio em Borba, também no Amazonas.

Em todos os casos, localidades distantes e sem expressão aparentemente visível, transformaram potencialidades locais em casos de sucesso social, cultural, ambiental e econômico, capazes de atrair turistas dos entornos e, também, de áreas, regiões e países distantes.

Assim, a proposta deste trabalho é tentar trazer alguma contribuição para melhor avaliarmos e caracterizarmos o trabalho e o empreendimento turísticos em uma área economicamente deprimida, a cidade de Guajará-Mirim em Rondônia. Para efetuarmos esse estudo elegemos como áreas de interesse os potenciais naturais da cidade: cachoeiras, chapadas, florestas e reservas ambientais. Ainda elegemos atividades culturais importantes e que movimentam a sociedade regional, como a passagem dos romeiros do Divino pela cidade, entre os meses de maio e junho; a realização do Festival Cultural de Bois Bumbás, denominado Duelo da Fronteira, a permanência, em estado de conservação razoável, e significativamente melhor do que o de Porto Velho, de construções e trilhos da lendária Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, além da condição de ser uma cidade gemelar de sua homônima boliviana, a “ciudad de Guayará Merin”, onde o turismo de compras e consumo de

bens importados é tido como a atividade dinamizadora e impulsionadora do desenvolvimento local, desempenhando, portanto, importância significativa em sua economia.

Ao lado desses fatores some-se o potencial local de uma culinária amazônica adaptada à região, com fortes traços da culinária boliviana e a relativa disponibilidade de uma rede de hotéis, ainda bastante ociosos.

Dentro desta perspectiva, ressaltamos a ociosidade de grande parcela da mão-de-obra local e sua possibilidade de inclusão na atividade turística, as características que este trabalho assume, quer como voluntária, no caso dos festejos religiosos ligados ao Divino, quer como mão-de-obra especializada e qualificada como no caso dos artesãos do bumbódromo, que produzem fantasias, alegorias e roteiros do “Duelo da Fronteira”

Nosso objetivo é identificar e analisar a importância destas atividades na composição do emprego local, da geração de renda e na formação de um circuito turístico, discutir algumas de suas características e avaliar as ações desempenhadas pelo poder público no sentido que qualificar o trabalhador para o segmento turístico.

As questões que irão nortear o presente estudo são as seguintes: de que forma uma possível reestruturação produtiva de tais atividades, voltadas a uma profissionalização e empreendedorismo das atividades vinculadas ao turismo em Guajará-Mirim poderiam alterar a realidade socioeconômica local? Como se caracteriza o trabalho no segmento turístico de Guajará-Mirim? Quais foram as ações efetuadas pelos agentes turísticos locais, gestores públicos e sociedade para qualificar os trabalhadores segundo as exigências da atividade turística?

Para desenvolver este trabalho, partimos da hipótese de que a expansão da atividade turística em Guajará-Mirim tem o potencial de alterar significativamente o mercado de trabalho, gerando novos postos de trabalho e podendo constituir-se, num dos principais fatores de fomento ao emprego e geração de renda dentre os diversos ramos da economia local (excetuando-se os serviços públicos, agropecuária e extrativismo florestal). No entanto, a atual atividade potencialmente turística do município caracteriza-se por uma grande precariedade. Esta precarização, do patrimônio, dos acervos, dos serviços oferecidos e das relações de trabalho que caracteriza a maioria das funções geradas pelo segmento turístico constitui-se num problema estrutural da atividade, dificultando a permanência dos trabalhadores mais qualificados neste ramo de atividade. Passemos a verificar, de forma concisa cada uma dessas áreas.

### **b) *A ferrovia do Diabo: histórico***

“A nossa história passa-se, pois, naquela longínqua região Amazônica onde a hileia, a floresta equatorial apresenta-se como uma das mais soberanas e pujantes manifestações da natureza na face da terra” (FERREIRA. 2005. p. 21). Se faz necessário uma abordagem aprofundada sobre esse tema, pois, Guajará surgiu às margens da ferrovia, e foi através desse projeto capitalista e imperialista na Amazônia brasileira, que a cultura e a identidade da região também se formaram.

Os moradores tradicionais e habitantes do lugar têm suas histórias de vida relacionadas ao funcionamento da Estrada de Ferro Madeira Mamoré na cidade. A ferrovia dos trilhos de ouro nasceu do sonho de um projeto capitalista, que buscava na região Amazônica a efetivação da exploração econômica dos seringais por quais ela atravessava. Para tal abordagem recorremos a extensa bibliografia existente acerca do assunto, e também realizamos visitas em vários sítios históricos e ruínas abandonadas ao longo do antigo traçado da ferrovia que liga Porto Velho e Guajará-Mirim.

O Tratado de Petrópolis, celebrado em 17 de novembro de 1903, incorporou o território do Acre ao Estado brasileiro, corporificou a ferrovia Madeira-Mamoré, mas fez com que o Brasil se comprometesse a concluir a estrada com o intuito de facilitar o escoamento das riquezas da bacia amazônica para o Atlântico, sobretudo as da Bolívia. O caminho normal e natural seria fluvial. A sua realização, embora, aparentemente fácil, seria espinhosa. Havia um obstáculo quase intransponível: as cachoeiras do rio Madeira. A solução, pois, estava na ideia amadurecida de contornar esse trecho com a construção de uma estrada de ferro, superando o trecho encachoeirado.

A ideia-gênese dessa estrada recua o tempo e encontra inspiração no sonho aventureiro do general boliviano Quentin Quevedo e nas do engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho que, pelos idos de 1861, alimentava a esperança de construir uma estrada de ferro para superar o trecho encachoeirado do Rio Madeira.

Nesse espaço tentaremos contar um pouco do que foi a construção da ferrovia na Amazônia, esclarecendo, por oportuno, que a maior parte das informações advém da leitura de alguns livros, entre os quais a obra "A ferrovia do diabo", de Manoel Rodrigues Ferreira, que é um trabalho interessante sobre essa ferrovia, pois o autor consegue, de uma forma envolvente, apresentar clara e objetivamente desde os primórdios da colonização da região até os motivos que levaram diversas companhias a tentar a construção da ferrovia, assim como os aspectos políticos que cercaram sua construção, as lutas de poder nos seus bastidores e a



verdadeira história de seus construtores. Apresenta ainda, em uma linguagem bastante clara, os cenários onde o Brasil e os Estados Unidos se encontravam no início desse século e os rumos e do desenvolvimento de ambos. Em sua última parte, o jornalista conta como esse patrimônio nacional foi vendido a preço de sucata para os ferros-velhos paulistas, em mais uma demonstração do descaso com que os poderes constituídos tratam a "coisa" pública e o patrimônio histórico do País.

### **i. Os primeiros habitantes da região**

A região atravessada pela ferrovia durante o início do século era praticamente inexplorada ainda, pois se é verdade que há cerca de dois séculos os comerciantes desciam os rios para efetuar seu comércio, também era verdade que muito pouco havia sido explorado ou desenvolvido ao longo de suas margens pelos quase 400 Km de rios.

Com a construção da ferrovia e a consequente exploração mais a fundo das matas ao longo do seu traçado, até mesmo para se caçar os animais que constituíam importante complementação alimentar para os debilitados funcionários da ferrovia, novos contatos foram sendo efetuados com tribos indígenas, algumas das quais inclusive ainda desconhecidas pelos brancos na época, muitas das quais se mostraram francamente hostis, causando estragos e prejuízos materiais e em vidas humanas entre os funcionários e operários encarregados da construção da ferrovia.

Os índios Pacaá-Nova, apesar de menos conhecidos e "famosos" que os Caripunas, entraram em várias lutas contra os construtores da ferrovia, que atravessava seu território, mantendo essa hostilidade até a década de 50. Já os índios Caripunas eram mais conhecidos, mas nem por isso deixaram de fazer grandes estragos entre os trabalhadores da ferrovia, seja atacando as turmas de trabalhadores, seja matando caçadores ou trabalhadores das turmas avançadas, que se afastavam muito dos acampamentos.

### **ii. Os estudos para o “progresso”**

A região localizada no interior do antigo Território do Guaporé, fronteira com os estados do Amazonas e Mato Grosso, no lado Brasileiro, e com a Bolívia, representava importante fonte de fornecimento da borracha natural, extraída da seringueira (*hevea brasiliensis*), árvore natural da região. Desde que a borracha começou a ser explorada seu o

transporte até os portos de mar sempre fora feito em canoas que desciam os rios Madeira e Mamoré, efetuando a ligação entre Guajará-Mirim e Santo Antônio, onde os vapores (embarcações de maior porte) atracavam.

Antes porém, do rio Madeira transformar-se em um rio que corre mansamente pela planície Amazônica até encontrar-se com o rio Amazonas, os viajantes viajavam por cerca de 400 km nos rios Mamoré e Madeira onde haviam cerca de quinze a vinte corredeiras de vários tamanhos, que encareciam muito o custo do transporte, pois exigiam centenas de índios bolivianos e brasileiros para ajudar nos serviços de transposição das quedas, sendo que, mesmo assim, em todas as viagens essas mesmas cachoeiras cobravam um pesado tributo em termos de tempo, sacrifícios, vidas humanas e perda de mercadorias. Essas cachoeiras eram então obstáculos naturais que dificultavam a ligação da Bolívia com o mar e aumentavam em muito o custo das mercadorias nos sentidos da exportação e importação, motivo pelo qual durante quase um século diversos governantes, engenheiros e autoridades da época idealizaram planos e meios de se fazer uma ligação entre essas localidades por terra, de forma a evitar as tão temidas cachoeiras e levar o progresso a essa região, já reconhecidamente uma das mais insalubres do planeta.

Muitos planos, estudos e projetos foram elaborados pensando-se em ligar as localidades de Santo Antônio, ponto final dos vapores de grande porte que navegavam os rios Amazônicos e Guajará-Mirim, cidade fronteiriça que concentrava o comércio da região e da Bolívia, estudos esses que não chegaram a sair do papel. Em linhas gerais a ideia da construção de uma ferrovia na região data de meados do século passado, quando a construção de estradas de ferro no país já era uma realidade e começou a ser pensado em uma ferrovia conforme figura 8 margeando o rio como uma alternativa viável para a região.

**Figura 8 - Vista da antiga Estação da ferrovia em Guajará-Mirim, hoje Museu municipal. Ao lado um**



**monumento constituído em uma praça, a partir de uma antiga locomotiva.**

Fonte: Arquivos SEMCET

Nesse momento, quando corria o ano de 1861, nomes como os do general boliviano Quentin Quevedo, do engenheiro brasileiro João Martins Silva Coutinho ou de Tavares Bastos foram os primeiros a sugerir uma ferrovia como instrumento de ligação do Estado do Mato Grosso com o Pará, além de ser um escoadouro para as importações e exportações da Bolívia. A guerra do Paraguai somente veio a reforçar essas ideias, na medida em que dotava de uma importância "estratégica" tal via de comunicação, uma vez que a ligação desse estado via rio Paraguai estava obviamente prejudicada pelo conflito. Dessas observações e considerações, nasceu, em 27 de março de 1967, o "Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação" entre Brasil e Bolívia, onde na nona cláusula, o Brasil indicava claramente a intenção de construir uma estrada, de ferro ou de rodagem, que lograsse superar o trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré.

Decidida a questão, o Brasil começaria a trabalhar nesse sentido, despachando, em 10 de outubro de 1967 os Irmãos Keller, engenheiros alemães, para estudar a construção da ferrovia, sendo que esses, após quatro meses de estudos na região e grandes sacrifícios, apresentaram seus estudos ao governo brasileiro, indicando que, entre a construção de planos inclinados no rio, canalização deste ou construção de uma ferrovia, seria essa última opção mais viável e que seu traçado deveria seguir paralelo às margens dos rios e passar, obrigatoriamente, em frente à foz do rio Beni, para recolher o comércio que descia por esse importante rio da região.

Os irmãos Keller também traçaram, em seu relatório apresentado ao governo Brasileiro, diversas considerações, algumas bastante proféticas, como as características de insalubridade da região e o fato de que a construção da estrada de ferro deveria ser conduzida por trabalhadores europeus, previsões que, de fato, foram bastante acertadas. Paralelamente a esse estudo, a Bolívia decidiu-se a entrar em ação e enviou aos Estados Unidos o General Quentin Quevedo para entrar em contato com os empresários locais, visando encontrar quem se interessasse na construção de um caminho que contornasse as cachoeiras do rio Madeira. Entre os Americanos, contataram o Coronel George Earl Church, que, sendo um empreendedor bastante agressivo, interessou-se pela empreitada a ponto de dirigir-se à Bolívia e organizar uma companhia de navegação, a National Bolivian Navigation Company, iniciando um trabalho de procura de empreendedores nos Estados Unidos e Europa que financiassem os trabalhos de construção de uma ferrovia na região, o que não foi possível até que a própria Bolívia desse garantias a esse investimento, através do lançamento no mercado Europeu, de um empréstimo de 2.000.000 de libras. (FERREIRA. 2005. p. 75).

Como essa estrada de ferro seria construída no Brasil, havia a necessidade da obtenção de uma concessão desse país, o que foi conseguido por Church em 20 de abril de 1870, sendo, entretanto, exigência do governo do Brasil que fosse organizada uma nova companhia, que deveria receber o nome de "Madeira and Mamoré Railway". Church recebeu essa concessão pelo prazo de 50 anos, juntamente com a concessão de enormes áreas ao longo do traçado estipulado para a estrada, que somavam mais de 1.350 km<sup>2</sup>.

No dia 1º de março de 1871, foi finalmente incorporada a "Madeira Mamoré Railway Co. Ltd." e os banqueiros londrinos Earlander & Co. dispuseram-se a lançar o empréstimo, desde que a Bolívia, que nessa época estava passando por mudanças em suas políticas internas, desse garantias. Os banqueiros também condicionaram a aprovação do empréstimo à contratação da empreiteira Inglesa "Public Works Construction Company", o que foi aceito por Church, que também conseguiu que a Bolívia ratificasse a garantia ao empréstimo (HARDMAN. 2005. p. 145). Visitadas as cachoeiras do Madeira em conjunto com os engenheiros da Public Works para verificação da viabilidade da construção da estrada, esses, sem praticamente quaisquer estudos, dão como escolhido o ponto inicial para a construção da ferrovia a localidade de Santo Antônio e removeram a primeira pá de terra.

Estava iniciando-se a saga da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Ao deixar Santo Antônio, Church encontrou-se com a barca "Exploradora", que vinha subindo o rio Madeira. Possivelmente, essa barca já trazia engenheiros para o levantamento da planta da futura ferrovia, uma vez que, somente em 06 de julho de 1872 um grupo de 25 engenheiros chegou a

Santo Antônio, juntamente com as máquinas, equipamentos e acessórios necessários para se construir e operar os primeiros quilômetros da estrada de ferro. Descarregados os equipamentos, os Ingleses passaram a construir as primeiras edificações para abrigar os engenheiros, trabalhadores e equipamentos mais delicados.

Iniciados os trabalhos, a firma Public Works (idem. p. 147) começava a sentir que seriam grandes os problemas e dificuldades para a construção da ferrovia, pois além da insalubridade e clima hostil da região, era muito difícil encontrar trabalhadores. Contribuíam para as dificuldades o grande o isolamento da região, cuja cidade mais próxima de maior tamanho era Manaus, mas esta ficava a uma distância de vários dias de viagem rio abaixo. Paralelamente a esses problemas, a empresa ainda viu naufragar uma embarcação sua de 120 toneladas, e apesar de haver trazido materiais e equipamentos para a construção e operação do primeiro trecho, de 36 km, os trabalhos não progrediam devido às doenças endêmicas da região, que começaram a afetar os encarregados da construção, ao ponto de um relatório do encarregado do governo brasileiro de medir as terras que seriam concedidas a Church ao longo da ferrovia constar que em meados de 1873, todos os trabalhadores sofriam em maior ou menor grau de febres e ainda grassava um surto de varíola no acampamento, já havendo um pensamento geral no sentido de se proceder à retirada daquele local. Isso, menos de 6 meses após a chegada. Era mencionado também o ataque dos índios Caripunas, a falta de alimentos, medicamentos e demais recursos, além da dificuldade para se contratar trabalhadores.

Essas foram mais ou menos as mesmas conclusões do relatório do engenheiro enviado pela Public Works Inglesa, que ainda apurou que o custo estimado inicialmente para a ferrovia, devido às características da região e grandes esforços necessários para se conduzir a empreita, seria superior ao estimado no contrato inicial, bem como deveria demorar muito mais tempo que o previsto, e não sem a perda de um sem-número de vidas humanas.

Esse relatório, somado ao fato de após quase um ano de permanência da equipe da Public Works no local ainda não ter sido assentado nem um metro de trilhos, levou a empreiteira a entrar na justiça em Londres para rescindir o contrato. De acordo com os registros da época, reproduzidos no livro *A ferrovia do Diabo*, em 09 de julho de 1873 a Public Works entregava uma petição, afirmando que fora enganada quanto à real extensão da estrada e as condições da região "a qual era um antro de podridão e onde seus homens morriam como moscas", frase que pode servir como resumo do que enfrentariam todas as empreitadas que iriam lançar-se à construção dessa ferrovia e começou a lançar a mística de que seria uma ferrovia "amaldiçoada".

Entretanto, os Ingleses continuaram com os serviços de levantamento topográfico, visando mapear toda a futura linha da estrada de ferro, com o objetivo de provar, junto aos tribunais ingleses, que a extensão final da estrada seria muito maior que a firmada no contrato com Church. Para isso, uma parte do grupo permaneceu em Santo Antônio até janeiro de 1874, quando, terminados os serviços de levantamento topográfico, retirou-se de volta para a Inglaterra, bastante abalado pelas doenças e o drama que viveram aqui, a ponto de o engenheiro brasileiro Carlos Morsing escrever, em 1883, que "durante 16 meses de estada no Madeira, foi o pessoal da empresa cruelmente dizimado por terríveis enfermidades.", de onde se conclui que realmente devem ter havido centenas de mortos entre os funcionários dessa empresa.

### **iii. O fracasso dos americanos**

Em face do pânico verificado entre os investidores da Bolsa de Londres com os rumos da construção da ferrovia, Church tentou restabelecer a confiança no empreendimento, conseguindo que uma empreiteira americana, a Dorsal & Caldwell assumisse o compromisso de construir os primeiros 15 km da ferrovia, apenas utilizando-se dos materiais abandonados em Santo Antônio pela Public Works. Para isso, um contrato foi assinado em 17 de setembro de 1873 e em 24 de janeiro de 1874 chegou a Manaus um grupo de engenheiros e ajudantes, decididos a tomar as medidas e providências necessárias para a retomada do empreendimento (FERREIRA. 2005. p. 83). Porém, dias após sua chegada à Santo Antônio, o grupo voltou, devido ao falecimento de um dos seus integrantes, tendo, portanto, fracassado mais uma empresa em lançar mão da construção dessa ferrovia.

Estando o Brasil bastante interessado na construção da ferrovia, o Imperador D. Pedro II encaminhou um projeto ao Senado propondo que o Brasil garantisse fundos suplementares para a construção dessa ferrovia, pois aparentemente o ponto mais crítico para os tribunais ingleses, era que o custo provável da ferrovia superaria em muito o custo inicial. A proposta ao Senado Brasileiro era de uma suplementação de fundos da ordem de £\$ 400.000,00 e mesmo havendo forte oposição, essa disposição do governo brasileiro em auxiliar a construção da ferrovia deu novo alento a Church, que entrou em acordo com a Public Works, que retirou a ação de perdas e danos dos tribunais ingleses, permitindo que os juízes autorizassem a liberação do dinheiro do empréstimo Boliviano para a construção da estrada, porém "somente na medida em que as obras prosseguissem"(idem. p. 91). De posse dessa

situação favorável nos tribunais, Church vai tentar encontrar, nos Estados Unidos, as firmas e capitais necessários à construção da estrada de ferro, conforme veremos a seguir.

Nos Estados Unidos, que nessa época começava a surgir como potência industrial, Church encontrou, nas firmas Philadelphia and Reading Coal and Iron Co., fornecedora de aço e na P. & T. Collins, tradicional e conceituada firma de engenharia, os parceiros para tocar a construção da estrada de ferro, e em 25 de outubro de 1877 foi lavrado um contrato (idem, p: 109), onde esta última assumiria, por £ 1.200.000,00 a construção da ferrovia. Apesar de o preço ser o dobro do proposto pela Public Works, e haver na Inglaterra apenas 700.000 libras disponíveis para a construção dessa ferrovia, Church contava com o governo brasileiro, que desde 1873 estava analisando uma lei que garantisse mais 400.000 libras aos construtores da ferrovia, lei essa que foi efetivamente aprovada cerca de um mês após a assinatura do contrato com as empreiteiras americanas.

Ultimadas as negociações entre todas as partes, em 4 de janeiro de 1878 partiu para o Brasil o vapor "Mercedita" (idem, p: 111), e nesse ponto, segundo as reportagens da época, registra-se um fato bastante interessante: Era a primeira vez na história norte-americana que estava partindo dos Estados Unidos, uma expedição equipada com capitais americanos, materiais americanos e organização e direção de americanos, para executar, no exterior, uma obra de grande vulto. Os 54 engenheiros que integravam o corpo técnico da empreitada eram, no entender dos jornais, o mais fino grupo de profissionais jamais reunido nos Estados Unidos e estavam, sem o saber, iniciando uma nova era para os Estados Unidos, que cada vez mais passariam a ser os grandes "empreendedores" do mundo, transformando esse país na potência que é hoje (idem, p:112). Imediatamente após a chegada, os americanos já começaram a mandar as primeiras turmas para o serviço de campo, e mais alguns navios partiram dos EUA carregados de pessoal, materiais e equipamentos, que após diversos incidentes, inclusive com a perda total de um dos navios, chegaram ao Brasil para reforçar as turmas de trabalho.

Durou pouco, entretanto esse ritmo de trabalho, pois em março desse mesmo ano já começariam a surgir os primeiros relatos de doenças atacando os homens e a falta de pagamento de algumas contas no Pará por parte da firma. Faltavam provisões e as equipes de trabalho que estavam em plena floresta amazônica eram obrigadas a caçar para alimentar-se. Os remédios e demais recursos também eram escassos, a ponto dos encarregados começarem a pensar em abandonar os serviços ainda nesse mês de março, o que foi contornado com a chegada de mais um vapor, que além de trazer novos ânimos e trabalhadores, trazia também o presidente da firma P. & T. Collins, que, tendo chegado para supervisionar pessoalmente os

serviços, injetou novo ânimo no pessoal. A partir de então começaram a ser construídos edifícios e padarias.

Os relatos dos engenheiros reafirmavam as inomináveis dificuldades em se avançar pela floresta tropical, o encontro com animais exóticos e venenosos e o ataque dos índios, a construção da ferrovia prosseguia lentamente, mas em maio as doenças já haviam atingido a todos. A malária estava grassando sem piedade entre os homens. Novamente começava a faltar viveres, remédios, etc., e uma parte grande dos homens menos doentes saía diariamente para caçar ou pescar para alimentar o acampamento.

Embora a situação financeira da firma fosse difícil e Church não estivesse conseguindo levantar os fundos congelados na Inglaterra, havia uma determinação forte dos americanos em prosseguir na construção da ferrovia, de forma que, mesmo atacados por doenças, sofrendo da falta de alimentos e remédios e trabalhando em condições sanitárias péssimas, no dia 4 de julho de 1878 foram inaugurados os primeiros três quilômetros de trilhos, com uma pequena locomotiva, a Coronel Church, fazendo esse percurso e descarrilando em uma curva.

A essa altura dos acontecimentos, era evidente que o projeto se encaminhava para um triste fim, pois estavam previstas a construção de 10 km de trilhos por mês, e nos primeiros 4 meses foram assentados apenas esses 3 km iniciais, de forma que a produção estava sendo de apenas 10% da prevista. Para piorar ainda mais esse quadro, em 16 de julho de 1878 foi recebida uma carta de Church onde esse admitia que não conseguiria desbloquear os recursos depositados no banco da Inglaterra e, portanto, não teria como pagar o empreiteiro e, mesmo que houvesse possibilidades, o pagamento contratual por esses 3 Km de trilhos assentados não cobriria nem de perto os gastos da P. & T. Collins para a sua colocação.

Essa notícia somada com o corte do crédito da firma em Belém do Pará e nos Estados Unidos, selaram o desastre que foi a tentativa de P. & T. Collins de construir uma ferrovia nessa região. Às dezenas, depois às centenas e de todas as formas, os trabalhadores começaram a desertar da empresa, chegando a Belém do Pará com a roupa do corpo, sendo obrigados a mendigar alimentos e remédios até obter passagem de volta aos EUA, o que foi providenciado pelo Cônsul Americano, que conseguiu junto ao governo americano um vapor para "carregar" cerca de trezentos pobres coitados que seis meses antes haviam chegado cheios de esperança e vida à região das cachoeiras de Santo Antônio.

Permaneceu em Santo Antônio o presidente da P. & T. Collins, juntamente com um fiel grupo de engenheiros e técnicos que, sabendo-se falidos, entendiam que a única esperança seria o prosseguimento dos serviços, na esperança de Church conseguir receber os créditos bloqueados em Londres, esperança essa que desvaneceu-se quando chegou a Santo Antônio



em 16 de fevereiro de 1879 um perito nomeado pelos tribunais londrinos para atestar se seria possível ou não a construção da ferrovia, e após vistoriar os primeiros 6 km já construídos, retornou a Londres com um relatório desfavorável à empresa Collins.

Apesar dessa constatação, Thomas Collins insistiu em permanecer no local, esperando por um milagre, mas, além das doenças continuarem a atacar o pessoal da ferrovia, os índios da região, antes intimidados pelo grande número de homens e armas, ao perceber que a construção estava semiparalisada, também começaram a arriscar-se mais em suas incursões, atacando os trabalhadores e chegando a atingir o próprio presidente da empresa, Sr. Collins, em 03 de maio de 1879, que, atravessado por duas flechas, ficou entre a vida e a morte durante alguns meses, até que em 19 de agosto de 1879 todos os americanos que ainda estavam em Santo Antônio receberam ordens de voltar aos Estados Unidos, abandonando à vegetação os 7 Km de ferrovia já construídos.

Era mais uma empresa que fracassava na região, retirando-se derrotada após dezoito meses na região, contabilizando cerca de 141 mortes entre as 719 pessoas que vieram dos Estados Unidos para trabalhar na ferrovia. Faleceram ainda cerca de 300 a 400 trabalhadores brasileiros e bolivianos. Particularmente, o Sr. Collins perdeu tudo o que tinha, e sua esposa teria enlouquecido, sendo internada em um Sanatório. Church, perdido mais essa batalha, desistiu da construção da estrada, levando os tribunais londrinos a ratearem o valor depositado entre os investidores e o Brasil a declarar caduca, em 1881, a concessão para a construção da ferrovia. A construção da ferrovia parecia cada vez mais um sonho distante e impossível.

#### **iv. O Brasil insiste em construir a ferrovia**

No ano em que a firma P. & T. Collins abandonou Santo Antônio (HARDAMAN. 2005. p. 154), coincidentemente a Bolívia envolveu-se em uma guerra com o Chile, que viria a perder três anos depois, em 1882, e como resultado dessa derrota, viu-se privada de seus portos marítimos, uma vez que o Chile deles se apossou, transformando a Bolívia em um país sem saídas para o Mar. Dessa forma, a Bolívia, não querendo pagar os pesados tributos que Chile e Peru cobriam pela passagem de suas mercadorias, recorreu ao Brasil em busca de auxílio, uma vez que esse país sempre havia facilitado o comércio boliviano, inclusive isentando-o de taxaço no trânsito pelo território Brasileiro. Por outro lado, o Brasil também vislumbrou nessa situação uma possibilidade de uma nova ação para o progresso daquela região da Amazônia, uma vez que concentrar todo o movimento de exportação e importação

bolivianos certamente justificaria, financeiramente, a empreitada que representava a construção da Madeira Mamoré, sendo firmado, em 15 de maio de 1882 um tratado que versava sobre a navegação nos rios bolivianos e a construção da E.F.M.M., sendo despachada imediatamente para a região, pelo Brasil, uma equipe de engenheiros (a comissão Morsing) para os estudos visando a construção da ferrovia.

Já na chegada a Santo Antônio, em 19 de março de 1883 e diante da desolação do local e do total estado de abandono dos restos da aventura da firma P. & T. Collins e da enormidade do que havia sido feito durante aquele quase um ano para os padrões de produtividade dos trabalhos na região (construídos 6 km de trilhos, aterrados cerca de 20 km e estudados mais de 100 km), já declarou um dos membros da comissão: "São incríveis os trabalhos feitos por aqueles heroicos Americanos, a despeito de todas as contrariedades".

Essas contrariedades não tardaram a afetar a comissão Morsing e após cerca de um mês de permanência no local, já começavam a registrar as primeiras mortes de engenheiros, e o próprio chefe da comissão adoeceu, sendo retirado do local. Os índios também continuavam perturbando os trabalhos e assustando os encarregados do trabalho a ponto destes não se aventurarem nas matas à procura de caça para substituir a alimentação pobre do local, o que contribuiu ainda mais para piorar as condições de saúde dos membros da comissão, registrando-se mais algumas mortes de engenheiros e trabalhadores, até que a comissão retirou-se em 19 de agosto de 1883, quando já não havia nenhum membro que não estivesse doente.

Entretanto, pouco antes de abandonar o local, a comissão encontrou o jogo de plantas originais do levantamento topográfico para a construção da estrada de ferro feitas pela Public Works, plantas essas que há 10 anos atrás haviam dado início a toda a celeuma envolvendo a construção da ferrovia, por ser a base do processo movido por essa empreiteira em Londres. Nessa ação, a empresa utilizou-se de cópias dessas plantas para embasar sua alegação de haver sido enganada, visto que a ferrovia teria na realidade uma extensão bem maior do que a contratada. Durante muitos anos, na falta das plantas originais – agora encontradas – houve duas correntes distintas de opinião: os defensores da "fidelidade" das plantas, ou seja, que acreditavam que realmente os engenheiros ingleses, haviam levantado todo o trecho entre Santo Antônio e Guajará-Mirim, e os que achavam que ela havia sido "fabricada" nos escritórios londrinos (FERREIRA. 2005. p. 127).

É importante essa observação, pois a comissão Morsing havia levado do Rio de Janeiro as plantas feitas pela P.&T. Collins e já havia "conferido-as" na extensão de 106 km, dando-as como boas. Como agora haviam sido encontradas as plantas originais (que a Public Works

sempre garantiu serem genuínas e oriundas do trabalho de mapeamento do trecho entre Santo Antônio e Guajará-Mirim), bastaria vincular as duas plantas e conferir os primeiros quilômetros da planta da Public Works para, havendo aderência entre os levantamentos, finalmente poder-se acreditar ter em mãos o futuro traçado da ferrovia.

Essa decisão foi tomada pelo engenheiro Morsing, então já recuperado e, de volta à região, encontrou-se em Manaus com o que restava da comissão, chefiada pelo substituto de Morsing, o engenheiro Pinkas, que havia retirado-se de Santo Antônio completamente depauperado. Despachadas duas turmas de engenheiros para conferir os primeiros quilômetros da planta da Public works e unir o início desta com o final da planta da P.&T. Collins, trabalhos esses terminados, novamente com grandes sacrifícios, em 28 de janeiro de 1884, quando o engenheiro Camarão retornou a Manaus e informou, com grande satisfação de todos, que os dados da planta da Public Works eram bastante exatos e confiáveis, o que levou o engenheiro Morsing a aceitar essa planta como boa e dar por encerrados os trabalhos da comissão (HARDMAN. 2005. p. 159). Naquele momento, apurou-se que o traçado da ferrovia deveria ter cerca de 361,7 km.

Porém, o caso das plantas ainda não estava terminado. Alegando que durante o processo em Londres havia sido afirmado que as plantas da Public Work eram falsas e que, portanto, o engenheiro Morsing não as poderia ter aceito como boas, o engenheiro Pinkas conseguiu levantar uma polêmica que convenceu o então Ministro da Agricultura a constituir nova comissão para refazer os estudos, comissão essa chefiada pelo engenheiro Pinkas chegou a Santo Antônio em 20 de junho de 1884, regressando em 10 de setembro de 1884 (TEIXEIRA e FONSECA. 2003. p. 138), tendo aparentemente realizado a proeza de levantar mais que o dobro de tudo que havia sido levantado (e confirmado) pela comissão Morsing em apenas 77 dias, novamente às custas de grande sacrifício em vidas humanas.

Como após sete meses ainda não haviam sido apresentadas as plantas levantadas pelo engenheiro Pinkas, verificou-se na capital brasileira uma grande celeuma e debates entre facções que apoiavam o engenheiro Morsing e o engenheiro Pinkas, e que praticamente terminariam após denúncias de integrantes da comissão de que a planta apresentada por esse último havia sido, em realidade, forjada em grande parte nos escritórios do engenheiro no Rio de Janeiro. Na realidade, nas duas plantas a ferrovia corria praticamente paralela, apenas diferindo no trecho entre as cachoeiras do Jirau e Guajará-Mirim, justamente o trecho dado como bom por Morsing de acordo com as plantas da Public Works, e no local de início da ferrovia, que Pinkas estabelecia em Santo Antônio. Somente em 1912, terminada a construção

da ferrovia, iria confirmar-se, com certeza, que Morsing estava correto e Pinkas errado. Abaixo, o traçado previsto de acordo com a planta de Pinkas.

Nem bem havia terminando a discussão sobre a validade ou não das plantas, uma vez que foi ainda criada uma terceira comissão para estudar e dar um parecer conclusivo sobre qual das duas plantas era a mais exata, já começava uma nova polêmica envolvendo a construção da estrada, que era a questão dos orçamentos para a sua construção, pois se o projeto Morsing estipulava a soma de 47:000\$000 por km, a proposta de Pinkas era de 26:507\$020 por km e logo foi ridicularizada pela imprensa, que comparou-a com o custo de construção da Cia Mogyana, de 22:690\$218, destacando que esta situava-se em uma província cheia de recursos, de boa salubridade, próxima dos oceanos e a Madeira Mamoré, estando em uma zona infestada por doenças tropicais, exigiria inomináveis sacrifícios aos seus construtores, certamente não poderia ser construída por preço tão pouco superior ao preço pago pela Cia Mogyana.

Apesar de 1887 continuar trazendo constantemente à baila o assunto Madeira-Mamoré, o surgimento de várias outras propostas de integração para a região acabaram por desviar o assunto das plantas e orçamentos, o que muito agradou ao governo, ainda não recuperado dos fiascos no sentido de providenciar um simples estudo do traçado da ferrovia. Entretanto, a política ferroviária do novo governo e a pujança da iniciativa particular, que já se fazia sentir principalmente no eixo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, reaqueceram a ideia de uma ferrovia naqueles confins. Em 30 de maio de 1891 foi dada pelo governo concessão a José E. S. Oliveira e Francisco M. Rocha para a construção da mesma, só que agora tendo seu ponto inicial cerca de 200 km abaixo de Santo Antônio (em Humaitá) e final também a cerca de 200 km de Guajará-Mirim, na confluência dos rios Guaporé e Mamoré, pelo que o nome da nova companhia deveria ser Companhia Estrada de ferro do Madeira e Guaporé (FERREIRA. 2005. p. 182). Como a concessão estabelecia a caducidade se após dois anos no caso das obras não houvessem sido iniciadas, a mesma caducou, visto nem se ter registros de quaisquer trabalhos dessa empreitada no local.

Nessa toada, já às portas do novo século, enquanto no Brasil ainda se discutia a construção da Madeira Mamoré como única forma de "colocar os Andes às portas do atlântico", forma ufanista com a qual o engenheiro Pinkas, em seus discursos defendia a viabilidade de construção da ferrovia e já passavam-se cerca de 25 anos desde que os primeiros ingleses da Public Works chegaram à região do rio Madeira sem que houvesse ainda sido sequer iniciada a construção da ferrovia e a região continuasse matando ou inutilizando quem se dispusesse a construir tal obra naquelas paragens. Algumas novidades, porém, já

estavam acontecendo e iriam afetar de forma definitiva a ferrovia, que até o momento ainda estava no papel e nas cabeças de alguns idealistas e visionários, que viam nesse empreendimento o grande alavancador do progresso na região e a mola propulsora das descobertas de riquezas inimagináveis nas terras ainda inexploradas ao longo do seu traçado. Quais eram essas novidades?

Aproveitando-se das condições muito mais salubres da região dos Andes, duas companhias ferroviárias estenderam seus trilhos até a Bolívia, sendo que uma delas ligava a Bolívia ao porto Chileno de Antofagasta e a outra ao porto Peruano de Molendo. Ou seja, a Bolívia Ocidental já se encontrava ligada aos portos de mar por duas ferrovias. Na fronteira com a Argentina, também os trilhos de empresas ferroviárias desse país acercavam-se rapidamente de importantes cidades bolivianas. Ou seja, a importância da ferrovia no Madeira-Mamoré começava a diminuir.

Se a importância do comércio da borracha crescia a cada ano na região, podendo viabilizar quase que por si só a construção da ferrovia, também era verdade que desde o final do século os ingleses já estavam plantando no oriente a seringueira, de forma ordenada e com produtividade muitas vezes superior à conseguida pelos seringueiros do Brasil, o que viria a ser descoberto somente algum tempo depois. Por si só, esses dois acontecimentos já justificariam toda uma revisão nos planos de construção de qualquer ferrovia naquela região, o que não foi nem sequer pensado, levando o Brasil a uma aventura na Amazônia que até hoje está envolta em mistérios e indagações.

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no rio Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (estado do Mato Grosso), chegue a Vila Bela (na Bolívia), na confluência do (rio) Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países, com direito às mesmas franquias e tarifas. (Artigo VII do Tratado de Petrópolis)

Dessa forma, obrigado por acordo internacional a construir a ferrovia, o Brasil tratou de colocar mãos à obra e publicou, em 12 de maio de 1905, o edital de concorrência para a construção da ferrovia. Nesse momento, quando poderia estar demonstrando que havia aprendido com os desmandos dos governos anteriores, que provocaram várias celeumas e atrasos em torno da construção dessa ferrovia, mais uma vez dá o governo brasileiro mostras de uma desorganização e desconhecimento que causariam maiores problemas, escândalos e prejuízos no futuro, pois a concorrência cita como base para a aceitação das propostas, o custo por quilômetro contido no projeto apresentado pelo engenheiro Pinkas, sob o qual havia uma

suspeição generalizada de que havia sido em grande parte forjado nos escritórios do engenheiro.

Ou seja, por ineficiência ou despreparo, o governo publicava um edital onde, ingenuamente, esperava que alguma companhia se dispusesse a construir, nos confins da Amazônia, em terreno reconhecidamente insalubre e carente de recursos de qualquer tipo, uma ferrovia pelo mesmo custo por quilômetro que as ferrovias construídas nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Ainda assim, apareceram dois pretendentes à construção da ferrovia, Joaquim Catrambi e Raimundo Pereira da Silva, sendo vencedor o primeiro, não sem nova grande discórdia levantada pelo segundo colocado, que numa série de artigos já garantia como inexeqüível a construção da estrada pelo orçamento apresentado, lançando ainda, com uma série de argumentos muito bem fundamentados, sérias suspeições sobre o processo da licitação.

E havia razões concretas para isso, pois Joaquim Catrambi possuía relacionamento como o grande empresário americano da época, Percival Farquhar, que, seduzido pelas imensas riquezas vislumbradas com as facilidades de exploração da região ao longo da ferrovia, aparentemente constituiu Catrambi como seu testa-de-ferro, de forma a garantir a vitória na concorrência, esperando ressarcir-se de quaisquer prejuízos na construção com os lucros que teria com a exploração das riquezas das quais ouvira falar que a região era pródiga.

Debates à parte, e mais uma vez provando que a suspeição tinha fundamento, Catrambi ganhou a concorrência, mas nos meses seguintes nada fez para iniciar os trabalhos de construção da ferrovia, que começariam a ser conduzidos pela equipe de Percival Farquhar, que até aquele momento não possuía, oficialmente, nenhum vínculo com essa obra.

Dessa forma Percival Farquhar, que era um empresário com negócios em toda a América do Norte, Central e do Sul, contratou empresas com as quais já havia construído ferrovias na Guatemala e em Cuba, por entender que o clima desses locais era o mais semelhante ao clima onde seria desenvolvida a construção da Madeira Mamoré e, portanto, esses empreiteiros teriam mais experiência para levar a bom termo a construção. Essa empresa era a May, Jekyll & Randolph, que logo dirigiu-se para a região de Santo Antônio.

Quando a empreiteira contratada partiu para Santo Antônio, a primeira turma contava, além de um dos sócios da empreiteira, com cerca de 140 trabalhadores dos mais diversos graus de especialização. Entretanto, repetindo as expedições anteriores, ao chegar no porto de destino, a expedição já havia perdido cerca de 60 homens, que desertaram pelo caminho para ir trabalhar nos seringais da região, que pagavam o dobro por dia de trabalho em relação ao

pagamento da ferrovia (US\$ 2,30 versus US\$ 1,38 pagos pela EFMM), ou como carregadores autônomos para auxiliar no serviço de descarga das canoas que desciam o rio. Esse ritmo de deserções continuou e no início de julho de 1907, a ferrovia contava apenas com cerca de 28 homens, número insuficiente para conduzir os trabalhos.

Além disso, havia o agravante da concessão para a construção da estrada obrigar a companhia a entregar ao fiscal do governo brasileiro, até o início de agosto, as plantas prontas do levantamento preliminar dos primeiros 10 km da ferrovia. Essa situação somente contribuiu para piorar o ambiente no local, pois enquanto o encarregado das obras requisitava todos os homens válidos para a construção do acampamento, tendo em vista que o fornecimento de instalações adequadas para as pessoas viverem e obras de saneamento eram os requisitos mínimos para se enfrentar a insalubridade da região com alguma chance de sucesso, o próprio sócio da empreiteira instava para que esses mesmo homens "válidos" se dedicassem exclusivamente ao levantamento dos tais 10 km iniciais.

**Figura 9 - Locomotiva da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em pleno funcionamento, próximo a**



**Guajará-Mirim na colônia agrícola do Iata.**

Fonte: Arquivos SEMCET

Dessa forma, envolvidos em um conflito de poderes, tendo que abrigar-se das chuvas torrenciais e miríades de insetos em barracas improvisadas, suportando a pestilência provocada pelos esgotos a céu aberto, vivendo constantemente em ambiente úmidos e com falta de roupas e ambientes secos e limpos, bem como sentindo a falta de alimentação nutritiva, mais uma vez registramos uma rebelião entre as turmas de trabalhadores, com o encaminhamento de protesto formal à administração, ameaçando com a paralisia dos trabalhos

se não fossem fornecidas condições mínimas para as pessoas viverem no local. Essa situação, menos de 4 meses após a chegada do grupo já trazia nuvens negras quanto à capacidade da May & Jekyll de realizar aquela obra.

Nessa época de 1907, Santo Antônio já era uma povoação com mais ou menos 300 habitantes, sendo alguns estrangeiros de várias nacionalidades, muitos bolivianos e brasileiros e cerca de 150 índios. As condições de vida eram bastante primitivas, pois havia apenas uma rua e cerca de 10 casas de paredes rebocadas, além de alguns armazéns. Entretanto, devido às melhores condições para a atracação de navios procedentes da Europa e Estados Unidos em um ponto localizado alguns quilômetros rio abaixo, a Companhia decidiu-se a iniciar nesse ponto a ferrovia (Porto Velho, antigo Ponto Velho), e começou a derrubar a mata e a construir ali o embrião de uma cidade, pois começaram a ser erguidas a estação inicial, os alojamentos dos trabalhadores, os escritórios da companhia, armazéns, oficinas, casas para os engenheiros.

Foi também levantado ali um hospital para receber os primeiros doentes oriundos da construção, ainda que administrado de forma precária, com apenas um médico e com a falta constante de remédios e suprimentos, esse hospital demonstrava que embora a Companhia não se preocupasse, naquele primeiro momento em direcionar esforços e recursos para proporcionar as melhores condições sanitárias e médico-hospitalares, já entendia como fundamental um hospital na região, para atender as levas de doentes que certamente surgiriam quando a construção da ferrovia estivesse mais adiantada.

E como estava a construção nesse final de 1907? Andava devagar, com a Companhia mantendo cerca de 150 trabalhadores no local, a maioria brasileiros. Durante esse tempo aconteciam no exterior grandes negociações envolvendo o empreendimento, uma vez que Percival Farquhar fundou, em agosto de 1907, a Madeira Mamoré Railway Company, que adquiriu a concessão de Joaquim Catrambi, pagando em ações da nova companhia (que nunca chegaram a ter mercado ou dar lucro, já antecipamos). Ou seja, aparentemente mais um investidor que sairia de mãos vazias dessa história.

Para levantar o capital inicial da nova empresa (cerca de US\$ 11,0 Milhões), Percival Farquhar, sabedor que investidor nenhum em sã consciência investiria seus dólares em uma ferrovia cuja fama de amaldiçoada já havia corrido o mundo, e sendo ele mesmo um grande investidor (para os padrões da época), com dezenas de outros investimentos em locais menos insalubres e, portanto menos sujeitos a prejuízos, dividiu o controle acionário da MMRC entre seus outros empreendimentos, notadamente o Porto do Pará e a Brazil Railway Company.

Oficializada a troca de comando no empreendimento, a Madeira Mamoré Railway começa a recrutar pessoal especializado nos Estados Unidos e trabalhadores braçais no mundo



inteiro, investindo grandes somas de capitais americanos, ingleses e europeus (que eram os adquirentes dos títulos dos investimentos de Farquhar no Brasil) para a construção efetiva dessa ferrovia. Dessa forma, a companhia preparava-se em grande estilo para vencer a selva, inclusive documentando os trabalhos com fotos das etapas da construção, onde, portanto o ano de 1908 viu o número de trabalhadores na região atingir a soma espantosa de quase dois mil funcionários no final desse ano.

Nesse ponto, revela-se um dos aspectos mais tristes – embora práticos – da construção da ferrovia, pois a empresa concluiu que, se mantivesse o mesmo sistema de trabalho com a contratação de funcionários fixos empregado em outras obras, iria falir completamente como todas as outras empreitas, pois a grande maioria dos homens que chegavam cheios de saúde à região, eram, após três ou quatro meses de trabalho, pessoas praticamente incapacitadas para o trabalho, devido às doenças que assolavam a área.

Assim, foi promovido um verdadeiro "rodízio" humano naquela região, onde mensalmente levam e mais levam de trabalhadores sãos e em pleno vigor físico, eram trazidos para substituir os mortos, doentes e incapacitados, que eram então demitidos. Resolvidos a tocar as obras ininterruptamente através desse expediente, a Companhia estabeleceu representantes em diversos países da Europa, África e América Central, que ofereciam grandes perspectivas de lucros para aqueles que se dispusessem a cumprir um contrato de trabalho "em uma região paradisíaca na floresta tropical brasileira", findo o qual o trabalhador seria livre para tornar-se agricultor ou participar também, da cornucópia de lucros e fortunas que prometia ser a região cortada pela Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Durante os seis anos que durou a construção dessa ferrovia, cerca de 22.000 homens dos mais diversos países e regiões do mundo acreditaram nesse sonho e entregaram suas energias para contribuir para a construção dessa ferrovia.

Na média, cerca de quatrocentos a quinhentos funcionários novos recrutados pela companhia no mundo inteiro chegavam mensalmente aos canteiros de obras (FERREIRA.2005), e imediatamente começavam a substituir os doentes e incapacitados, pois à medida em que, as turmas avançavam no levantamento da linha, derrubada das matas e construção da via permanente, iam afastando-se cada vez mais da região de Santo Antônio, onde pelo menos já havia um mínimo de estrutura sanitária e embrenhando-se no coração da selva amazônica, enfrentando todo o tipo de doenças e enfermidades nessa região desconhecida, inexplorada e reconhecidamente uma das mais insalubres do planeta, devido aos milhares de pântanos e charcos que servem de viveiro para milhões de mosquitos e insetos transmissores das mais diversas moléstias.

E assim, o pessoal da ferrovia pagava seu pesado tributo à região, que, muitas vezes, ao caírem doentes em locais mais distantes do ponto inicial da ferrovia, acabavam morrendo à míngua sem quaisquer cuidados. Mesmo os médicos sofriam de doenças e nessas horas, eram os engenheiros e o pessoal mais graduado escalados para fazer esse atendimento. Foi a construção dessa ferrovia recheada de episódios de heroísmo e dedicação de homens que, reunidos nos mais diversos locais do mundo deram, sob o comando de um punhado de americanos decididos, mostras de um valor e solidariedade humanos ímpares, a ponto de muitos médicos e engenheiros acabarem encontrando a morte nesse trabalho de atender aos doentes.

Um relatório de um dos médicos, o Dr. Lovelace, diz que 95% da população de Porto Velho estava atacada de malária (FERREIRA. 2005) e que, de acordo com seus estudos, algumas observações impressionantes haviam sido feitas, como por exemplo o fato de que com certeza, após trinta dias de estadia em Porto Velho, uma pessoa já teria contraído a malária. Nessa época, a média de permanência de um funcionário na região era por volta de três meses e se era verdade que mensalmente chegavam vapores carregados de novos trabalhadores ansiosos por arriscarem a sorte na região, também é verdade que esses mesmos vapores partiam lotados com as mesmas pessoas que haviam chegado três a quatro meses antes, apavorados com a pestilência que imperava na região. Quantas dessas pessoas doentes foram morrer na viagem ou em seus países de origem devido à doença? Jamais saberemos.

Entretanto, os miseráveis que conseguiam chegar a Manaus ou Belém, passando a esmolar nessas cidades, foram objeto de muitas reportagens criticando essa situação por parte da imprensa, com repercussão mundial, a ponto de países como a Alemanha, por exemplo, proibirem a viagem de seus cidadãos com destino a essa empreita.

E assim, entramos pelo ano de 1909, onde em alguns meses chegaram a haver mais de 2.800 trabalhadores na ferrovia, das nacionalidades mais diversas que se possa imaginar, como chineses, índios norte-americanos, húngaros, belgas, irlandeses, russos, árabes e muitos outros, fazendo-nos perceber que o trabalho de recrutamento de sangue novo dava-se em escala mundial. Aos poucos, entretanto, a obra da EFMM foi transformando Porto Velho em uma cidade de razoável porte, sendo providenciados sistemas de saneamento e tratamento de água, de telefonia e iluminação pública com eletricidade. Instalações como padarias, fábricas de gelo, cinema, fábricas de biscoito, matadouro e tipografia

Conforme já foi dito anteriormente, poucas vezes a construção de uma ferrovia teve um acompanhamento fotográfico tão grande e detalhado como a da Madeira-Mamoré, e se pensarmos que essa estrada de ferro foi construída nos primeiros anos do nosso século XX,

em uma região inóspita e selvagem, desprovida das facilidades da "civilização" no tocante ao fornecimento dos produtos químicos e demais materiais necessários para a prática profissional da fotografia, bem como as condições para o estabelecimento de laboratórios fotográficos além das condições climáticas, que alternavam períodos de calor intenso com fortes chuvas e umidade acima da média, conseguiremos então entender o que representou o trabalho de Danna B. Merrill nesse empreendimento.

Pouco nos importa hoje se esse trabalho documental tinha ou não a finalidade de respaldar um golpe no governo brasileiro, ao servir de escopo para a companhia construtora exigir quase que o dobro do valor inicialmente acordado para a construção da ferrovia, alegando que as condições encontradas eram muito diferentes do previsto no edital de concorrência. Esse fotógrafo registrou praticamente todo o período que abrangeu do início da construção até o funcionamento da Estrada de Ferro.

Embora tenha sido o trabalho anônimo de milhares de brasileiros e estrangeiros o responsável pela construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, são inúmeros os personagens que se sobressaem de forma destacada quando se procura compreender melhor a odisséia que foi a construção dessa ferrovia em plena Floresta Amazônica, como Church, os irmãos Collins, o engenheiro brasileiro Morsing, o fotógrafo Danna Merrill, o empresário Percival Farquhar e outros, como o próprio jornalista Manoel Rodrigues Ferreira e seu trabalho documental e literário, seja pelo seu idealismo, coragem ou profissionalismo e dedicação ao trabalho acima de tudo.

### ***c) O Museu e os aparelhos históricos em Guajará-Mirim: a atual situação***

Identidade seria, em linhas gerais, o sentido de pertencer que as pessoas trazem enquanto seres simbólicos que são. Esse ser de algum lugar pertence a algum grupo, sente afinidade com algo que lhe resgata algo seu; isto é chamado de identidade (BERRY, 1991). O conceito de identidade passa por diversas abordagens. A psicologia social e antropologia deslocaram seu enfoque para a questão da individualidade e os processos de perspectiva grupal, quando trata da identidade étnica e identidade social.

A identidade social pode ser compreendida como o conhecimento por parte do indivíduo, de que pertence a um determinado grupo social. Junto a isto está a significação valorativa e emocional de pertencer, sentir-se parte. Todo grupo necessita de uma cultura que

os sustente para poder existir, vivenciada no sentido comum e repassada através da comunicação, para manter o sentido de pertencer entre seus integrantes.

O território, a história, a cultura, a comunicação e o patrimônio produzido são alguns desses elementos. Por isso, entendemos que o Museu é um equipamento que reuni de forma simbólica alguns dos elementos culturais de uma determinada região. Em Guajará-Mirim existem um equipamento museológico criado na década de 80 do século 20 para retratar parte do que foi o legado e a história da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. O Museu está instalado em um antiga Estação Ferroviária e possui cinco espaços. Três destinados a contar a história da cidade relacionado a ferrovia e outros dois com peças, artefatos e animais empalhados representando a fauna, a presença indígena e aspectos geográficos do lugar. No entorno do museu existe um antigo pátio ferroviário com duas locomotivas, uma delas em condições inadequadas de conservação. Uma segunda, denominada Máquina Cinco, passou recentemente por um processo de revitalização. Mas, percebemos que o ideal para a comunidade seria a reativação do passeio turístico de trem pelos trilhos da ferrovia de Guajará-Mirim até o pequeno distrito do Iata no quilômetro 20. Temos exemplos em outras cidades do Brasil, que utilizam dos passeios turísticos ferroviários em pequenos trechos para gerar emprego e renda para as comunidades locais, no entorno dos trechos ferroviários.

A cidade possui uma boa relação com o Museu, comprovado nas visitas periódicas da população local, principalmente estudantes. O museu fica em lugar central da cidade no perímetro histórico e urbano do município estando em funcionamento entre terças-feiras e domingo, e têm em média segundo informações da Secretaria Municipal de Cultura da cidade de Guajará-Mirim, média de 700 visitas semanais. O pico dessas visitas se concentram entre sexta e sábado com turistas de outros municípios que ao visitar a cidade para efetuar compras na fronteira (cidade boliviana) acabam por também se entreter no pequeno museu e conhecer o patrimônio histórico do lugar.

De todas as formas, tomando o patrimônio em sentido amplo, na hora da verdade estão ali materializados: as tradições, os costumes, os modos de ser e viver, mas, sobretudo, em cultura material, técnicas, artefatos e etc., nos quais estão os testemunhos palpáveis, das mais diversas culturas.

O estudo do patrimônio cultural implica uma contextualização social, econômica, histórica que esbarra no resgate da identidade seja em qual aspecto for. O círculo se completa quando o patrimônio se transforma em museu. “ Musealizar” a cultura material e imaterial significa recontextualizá-la, exigindo dos estudiosos responsáveis conhecimentos exaustivos

dos objetos sem seu poder e do espaço que estes ocuparão nos museus, para representar com fidelidade o sentido que tal objeto representou no seu passado histórico.

A ideia de patrimônio cultural abarca todos os aspectos da atividade humana e conduz a uma revalorização do natural e do meio ambiente como algo relacionado com o homem e manipulado por ele. Em suma, a identidade e turismo sustentável podem ser relacionadas em uma prática comum. O ambiente que é voltado para o turista também é voltado para o povo sem seus momentos de lazer, e só por esta forma se torna sustentável, gerando a preservação de ruas, cidades, centros históricos, encenações, festejos religiosos e danças.

Desta forma, as populações terão a oportunidade de entender seu passado, resgatando assim suas referências históricas, que, fatalmente, as remeterão às suas identidades, ou gerarão curiosidades e buscas de conhecimentos mais profundos, que contribuirão de alguma forma para uma memorização da identidade.

Os menos flexíveis poderão não ver em curto prazo possibilidades de investimento local. Por mais devassador que o fenômeno do turismo possa parecer no primeiro momento, observa-se que por onde se dá a atividade turística, de uma forma ou de outra dá-se o despertar de uma consciência de lugar, de ser local e de um sentimento de orgulho, uma visão de povo por conta dos fenômenos sociais que o turismo desperta ou de ganâncias econômicas ou ainda por que o povo percebeu a necessidade de preservar melhor o lugar para si, que, conseqüentemente, gerará mais ganhos para o homem local e para o turista que sai de seu contexto e vem conhecer o outro e provar um pouco do “seu jeito”.

#### ***d) Exemplos de cidades que tem o Turismo Histórico como um dos fundamentos para o desenvolvimento local***

Para fins de comparação, escolhi uma pequena cidade na região de Minas Gerais que transformou o Turismo histórico em uma das principais fontes de renda do município, a saber, a cidade de Tiradentes. O incremento no Turismo acabou concorrendo para outras transformações, como, por exemplo, no IDH. É importante, sobretudo, observar que o investimento é feito, em grande medida, por parte do poder público. Vejamos um pouco do histórico dessa cidade e seu investimento no Turismo.

Em 1874, surgia a segunda ferrovia do Estado de Minas Gerais e a 13ª do Brasil - a Estrada de Ferro Leopoldina. Cinco anos depois, nascia a Estrada de Ferro Oeste de Minas -

EFOM, inaugurada no dia 30 de setembro de 1880, ligando, a princípio, as cidades de Antônio Carlos, próximo a Barbacena, e Barroso.

A EFOM foi considerada a ferrovia "mais" mineira, pois um ano após a inauguração, sua sede passou a ser São João Del Rei, resultado do esforço realizado pela comunidade local para que a ferrovia chegasse até a cidade. Nessa época, por onde passava o trem já despertava o interesse e a emoção dos moradores. Alguns historiadores chegaram a considerar a Estrada de Ferro Oeste de Minas como a primeira ferrovia do estado, já que as demais possuíam suas sedes no Rio de Janeiro.

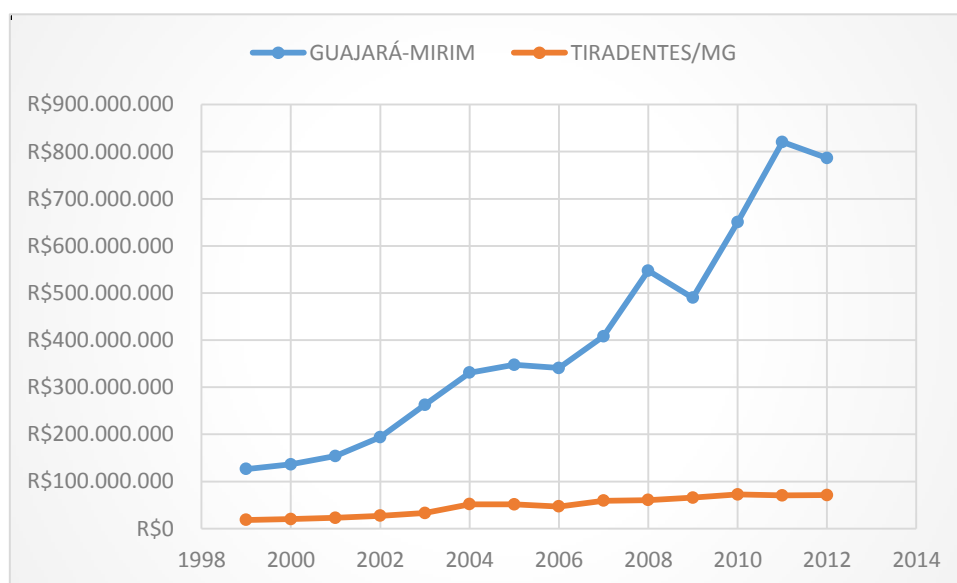
A ferrovia de São João del-Rei possuía características bastante peculiares, que a tornaram muito especial. Sua bitola estreita, de 76 centímetros, a fez herdar o carinhoso apelido de "Bitolinha". A ferrovia chegou a atingir 602 km de extensão e pode ser considerada uma das raízes do que viria a ser, anos mais tarde, a Ferrovia Centro-Atlântica FCA, herdeira da malha Centro-Leste brasileira, a partir do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A., em 1º de setembro 1996.

Desde sua fundação, a ferrovia nunca parou de funcionar. O tráfego ferroviário nos 12 quilômetros do trecho entre São João Del Rei a cidade histórica de Tiradentes ainda atrai muitos turistas e moradores locais, interessados em viajar pela história, a bordo das centenárias locomotivas, oriundas da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

O complexo Ferroviário de São João Del Rei - onde está localizado o Museu Ferroviário -, tombado pelo patrimônio histórico, em 3 de agosto de 1989, nos convida a fazer uma viagem da origem ao crescimento das ferrovias no Brasil. Uma história que vem, há mais de um século, acompanhando os acontecimentos do País e deixando saudosas lembranças na memória das famílias brasileiras. Uma história marcada, acima de tudo por cultura, arte e emoção.

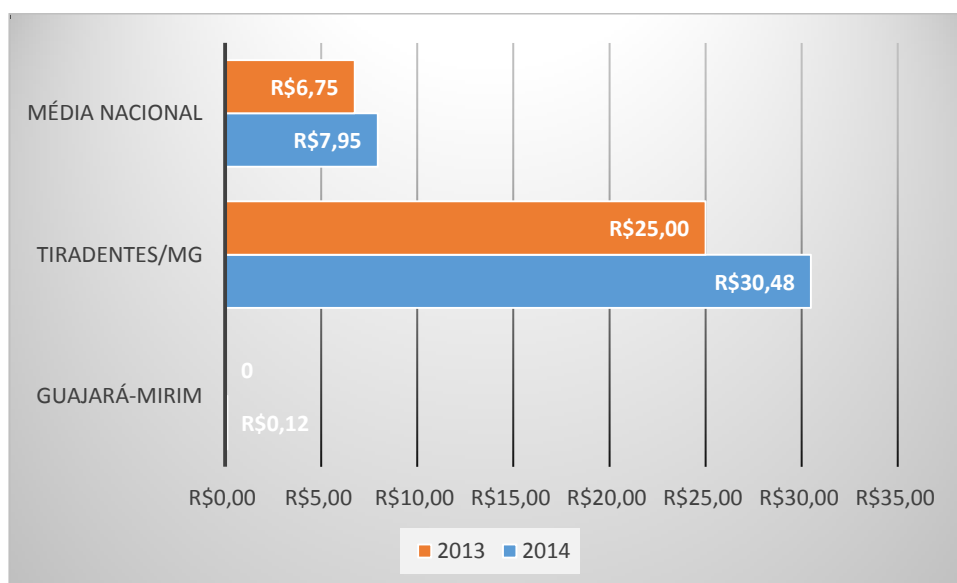
Guardada as suas devidas proporções, assim como a localidade de Tiradentes no Estado de Minas Gerais, conseguiu manter o patrimônio histórico preservado, também gerou de forma sustentável emprego e renda na região através desse tipo de equipamento e complexo turístico.

Em termos de produção, o município de Guajará-Mirim tem um PIB muito superior ao da cidade de Tiradentes (Gráfico 4), sendo superior em oito vezes ao que é produzido em Tiradentes.

**Gráfico 4 – Evolução do PIB Municipal – Guajará-Mirim e Tiradentes**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do Ministério da Saúde DATASUS

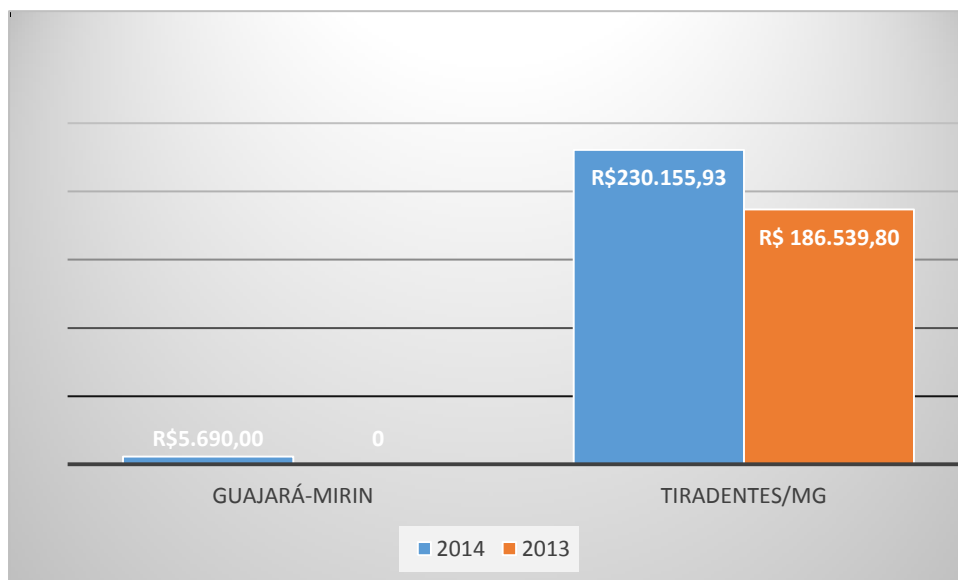
Mesmo considerando a enorme diferença entre os PIBs municipais, o gasto público com turismo e o investimento municipal em comércio e serviços, demonstram o esforço empreendido em transformar a atividade de Turismo Histórico e do setor de serviços em uma das principais fontes de renda, como fica evidente nos gráficos 5 e 6. Nas despesas municipais no comércio e nos serviços, a cidade de Tiradentes se destaca sobre a média nacional, enquanto o Município de Guajará-Mirim tal despesa é inexistente ou quase igual a zero, indicando que a atividade não é tornada prioritária na cidade.

**Gráfico 5 – Despesas Municipais no Comércio e Serviços**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do Tesouro Nacional – Sisconfi

Quando analisamos o investimento em Turismo, considerando os números absolutos de investimento em reais e a disparidade entre os PIBs municipais, fica mais notória a decisão de escolher o turismo como um dos principais elementos da economia local de Tiradentes, enquanto risível investimento em Guajará-Mirim, por si só, explica o abandono da EFMM e de seu museu.

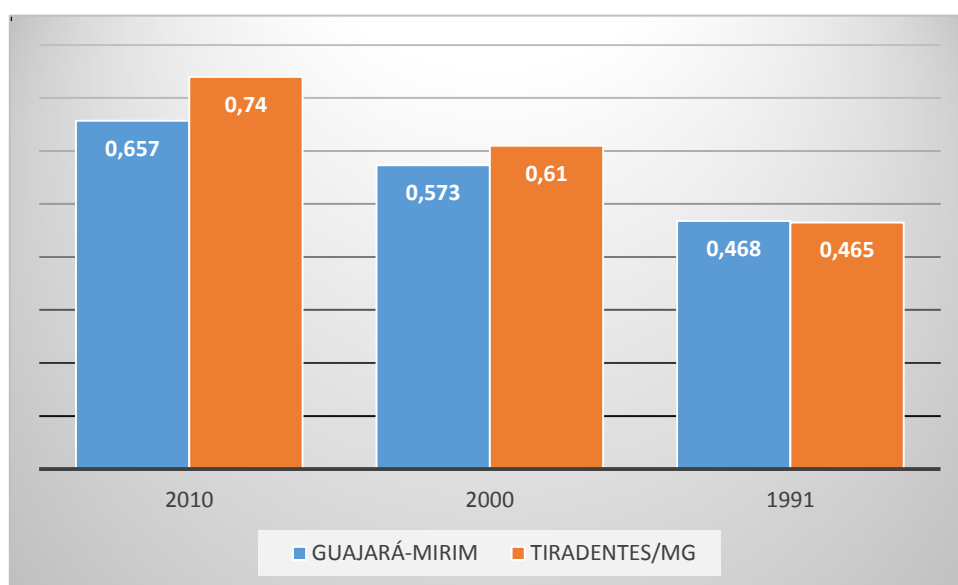




**Gráfico 6 – Gasto com Turismo – Guajará-Mirim e Tiradentes (em R\$)**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do Tesouro Nacional – Sisconfi

Para além de uma simples questão de escolha nos investimento municipais ou das prioridades adotadas em sua política econômica, os efeitos na distribuição de renda e na qualidade de vida também se fazem sentir nos municípios comparados. Ao verificar a evolução do IDHM entre as duas localidades, notamos um elevado crescimento de Tiradentes, a colocando com um alto índice de qualidade de vida medido através do IDHM.



**Gráfico 7 – Evolução do IDHM – Guajará-Mirim e Tiradentes**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor a partir dos dados do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em [www.atlasbrasil.org.br](http://www.atlasbrasil.org.br). Acessado em 29/11/2016.



## 5. *O Turismo de festejos e eventos: O “Duelo Da fronteira”*

### a) *O Turismo Cultural.*

A cultura é um bem imaterial, que se expressa materialmente sob diversas formas. Segundo o Ministério do Turismo:

A cultura engloba todas as formas de expressão do homem: o sentir, o agir, o pensar, o fazer, bem como as relações entre os seres humanos e destes com o meio ambiente. A definição de cultura, nesta perspectiva abrangente, permite afirmar que o Brasil possui um patrimônio cultural diversificado e plural. Esses aspectos, da pluralidade e da diversidade cultural, representam para o turismo a oportunidade de estruturação de novos produtos turísticos,<sup>14</sup> com o consequente aumento do fluxo de turistas; e converte o turismo em uma atividade capaz de promover e preservar a cultura brasileira.<sup>14</sup>

A ampliação dos espaços do Turismo Cultural vem consolidando novas possibilidades de atuação nesse mercado em todo o Brasil. Áreas remotas desenvolveram potencialidades e se tornaram referência regional, nacional e internacional na área.

O desenvolvimento desse tipo de turismo deve ocorrer pela valorização e promoção das culturas locais e regionais, preservação do patrimônio histórico e cultural e geração de oportunidades de negócios no setor, respeitados os valores, símbolos e significados dos bens materiais e imateriais da cultura para as comunidades.<sup>15</sup>

A cultura é um indutor de demanda turística e o patrimônio por ela constituído, seja material ou imaterial, é um celeiro para a produção de um mercado turístico. Ainda, a identidade cultural de uma sociedade tem enorme valor na constituição desse segmento do mercado. Por outro lado, a atividade turística, que se alimenta desses fatores, devolve à sociedade que os produz, renda, estabilidade e confiança para assegurar sua perpetuação.

Em Guajará-Mirim o turismo cultural ou de eventos manifesta potencialidade inquestionável com o Festival Folclórico Duelo da Fronteira, que se constitui em uma disputa

---

<sup>14</sup>

[http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Turismo\\_Cultural\\_Versxo\\_Final\\_IMPRESSxO\\_.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Cultural_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf)

<sup>15</sup> Idem.

de Bois Bumbás estilizados, ao modelo de Parintins, que ocorre na cidade de Guajará-mirim desde 1995, embora a prática dos “folguedos de Bois” seja consideravelmente mais antiga na cidade, havendo referências às mesmas a partir dos anos 1930. O Duelo da Fronteira conta com uma ampla adesão de toda a população local, que estima e prestigia o evento. A disputa entre os Bois Flor do Campo e Malhadinho segue o mesmo padrão do bem sucedido evento de Parintins. O festejo ocorre no mês de setembro e recebe investimentos e aporte de recursos públicos estaduais para a sua realização.

### **b) *Histórico do evento***

Para conseguirmos as informações sobre este evento culturalmente importante na cidade de Guajará-Mirim, visitamos o evento denominado Duelo da Fronteira nos anos de 2010 e 2011, e de perto constatamos o grande envolvimento da cidade no festival. As visitas foram feitas entre os dias 12 e 15 de agosto de 2010 e entre os dias 18 e 21 de agosto de 2011. Também realizamos visitas aos arquivos da Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer de Guajará-Mirim, buscamos informações com entrevistas realizadas através de questionário aos precursores da festa do boi na região, com o intuito de revelar elementos que consigam elucidar a história e a cultura da brincadeira do boi-bumbá. O contato com os entrevistados foi possível com o auxílio da Secretaria de Cultura de Guajará-Mirim.

Até a década de 80 do século passado, os Bois não se “apresentavam”. Eles eram convidados a dançar e brincar nos quintais das casas, iluminadas pelas porongas<sup>16</sup> e pelas fogueiras, recebendo, em troca, iguarias juninas e, às vezes, também uma pequena soma em dinheiro. Flor do Campo de um lado, Malhadinho do outro, por toda a cidade, nas noites quentes de junho se ouviam o rufar dos tambores, o estalar das palminhas de macacaúba, o chocalhar do xeque-xeque e o vozeirão dos amos entoando desafios ao boi oponente denominado contrário. Terminados os festejos domésticos, os Bois tomavam as ruas. O povo acompanhava o cortejo, sempre provocando o contrário. Os ânimos se acirravam, até que o confronto se tornava inevitável e os Bois acabavam se enfrentando em verdadeiras batalhas campais.

Em suma, todos os anos do mês de agosto, a cidade de Guajará-Mirim, à beira do rio Mamoré, promove uma monumental celebração amazônica. Os bois Flor do Campo e

---

<sup>16</sup> Lamparina

Malhadinho se apresentam na arena do Bumbódromo e procuram superar, um ao outro, através da dança, da música e da encenação dramática. Nas noites quentes de agosto, aproximadamente 1.100 brincantes de cada boi protagonizam histórias pontuadas por ritmos eletrizantes, figurinos requintados, sofisticadas alegorias e onde lendas e mitos amazônicos são recriados e renovados. A plateia de mais de oito mil espectadores assiste e participa ativamente desta inusitada ópera amazônica. O Bumbódromo é dividido ao meio e cada um de seus lados acomoda as duas torcidas, que interagem com o espetáculo e incentivam seu boi. Numa demonstração de civilidade, quando um boi está se apresentando, a torcida do contrário permanece em respeitoso silêncio.

O Festival Duelo da Fronteira em Guajará-Mirim é, essencialmente, um fenômeno amazônico. Na sua originalidade e grandiosidade traduz e reinventa esse universo, onde a natureza, soberana, desperta as emoções e aguça as sensibilidades. O boi bumbá de Guajará e seu desenvolvimento enquanto espetáculo refletem as características superlativas dessa região que ocupa quase boa parte do território de Rondônia, considerado em termos de extensão territorial o segundo maior município de Rondônia.

Guajará-Mirim com seu festival conforme imagem abaixo, interpreta também a Amazônia do índio e do caboclo, sua história, suas lendas e mitos, seus hábitos, ritos e rituais. Ousado, dinâmico e em permanente renovação, o Festival é, hoje, uma das grandes manifestações populares de Rondônia.

**Figura 10 - Figura 10 - As “sinhazinhas da fazenda” do Boi Bumbá Flor do Campo. Bumbódromo de**



### **Guajará-Mirim, em 2011, no Duelo da Fronteira.**

Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

O Evento originou-se de um projeto criado pela União Municipal das Associações de Moradores de Guajará-Mirim (UMAM), sob a presidência do Sr. Aderson Mendes da Silva, com orientação e apoio da Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR), através do Campus de Guajará-Mirim. Em 1995 realizou-se o Primeiro Festival Folclórico da Pérola do Mamoré com a presença dos dois principais bois bumbás da região: Flor do Campo e Malhadinho, porém, marcadas somente pelas apresentações das danças, sem competição.

A manifestação folclórica do Boi Bumbá é a mais importante festa de Guajará-Mirim e um dos principais atrativos do estado de Rondônia. Prestigiada por turistas de diversas cidades de Rondônia e do Acre, além da Bolívia, trata-se de um dos maiores eventos internacionais da região norte do Brasil. Os aspectos históricos levantados nesta pesquisa contribuem para o fortalecimento da cultura popular local, um dos fatores principais para a estruturação do turismo histórico-cultural como matriz para o desenvolvimento regional.

#### **i. A origem do bumba meu boi ou boi bumbá no Brasil**

Conforme a obra de VALENTIN (2005), a origem do Bumba meu boi remete-se ao século XVIII e segundo historiadores essa manifestação popular nasceu da junção de elementos das culturas europeia, africana e ameríndia, com maior ou menor alcance de cada uma dessas, nas diversas alterações regionais do Bumba meu boi. A profundidade do Auto do Boi, nome original da celebração que aproveita como o símbolo fundamental o animal, alimenta a sátira, a comédia, e o drama, o contraste entre a fraqueza do homem e a força do boi.

A força cultural do bumba meu boi é, de fato, a representação de uma história típica do cenário rural brasileiro. O afrodescendente e vaqueiro Pai Francisco, de estima e total confiança do seu amo, o dono da grande fazenda é, segundo a história, levado a atender o desejo de sua mulher, a Mãe Catirina, que está gestante. O Pai Francisco, é levado a furtar e matar o boi de estimação do patrão, para cortar e retirar a língua do animal, e assim satisfazer o desejo de sua amada. Enfurecido, o amo ordena a investigação do acontecido entre os vaqueiros e índios que acabam por descobrir o autor do crime.



O personagem que provocou a ira do amo é encontrado, trazido preso e, por determinação do amo, deverá ser executado caso não venha a "dar conta do boi". O elemento cultural desse episódio é reforçado, e se acrescenta personagens da floresta. Para ressuscitá-lo, são chamados pajés e curadores. E assim, o boi ressuscita, urrando outra vez. O homem tido como malfeitor, é perdoado pelo amo e os brincantes começam a entoar cânticos, pulando em volta do boi para celebrar o "milagre".

Com relação a esse aspecto teatral e de dança, aparentemente resultam de antigos trades culturais dos colonizadores espanhóis e portugueses, que encenavam peças religiosas para celebrar festas católicas, e naturalmente por conta de o Brasil ter sido durante séculos colônia de Portugal, esse costume foi introduzido no Brasil, pelos membros da Companhia de Jesus que evangelizavam os afrodescendentes e os gentios.

O Bumba meu boi é considerado por Valentin, um dos mais puros dos espetáculos nordestinos, pois apesar de se notar alguma influência europeia, sua composição, seu contexto, seus tipos e sua música são fundamentalmente brasileiros. O Bumba meu boi é um show representado em um campo, com os espectadores em pé compondo um círculo que vai se fechando ao redor dos brincantes e intérpretes, numa combinação de personagens humanos, animais e fantásticos, conforme demonstra a figura 11.

**Figura 11 - Apresentação do Bumba meu boi de São Luiz/MA.**

Fonte: <http://cazombando.blogspot.com.br/2011/07/bumba-meu-boi-do-maranhao-um-passo-do.html>

São os personagens presentes nos festejos do Boi Bumbá:

**Personagens humanos:** o Capitão boca mole (também conhecido por Capitão do Mato, Capitão-Marinho, Amo, Patrão, Coronel, Comandante, Senhor Branco); Mateus (com nomes variados como Vaqueiro, Pai Francisco, Nego Chico, Fidélis, Sebastião); o Arlequim; a Pastorinha; o Engenheiro; o Padre; o Doutor Penico Branco; o Mané Gostoso; a Zabelinha; o Sacristão; a Cantadeira; o Fiscal; o Mestre Domingos; o Mestre do Tear; o Romeiro; o Matuto do Fumo; o Queixoso; Dona Joana; o Caboclo do Arco; o Boticário; o João Carneiro; as Índias; o Pajé; o Palhaço; o Miolo; etc. Nas versões mais antigas o Pai Francisco e a Catirina são representados como negros ladrões, sem caráter, escravos trapaceiros. No enredo original Pai Francisco é servidor da fazenda e em outra variante apenas um peregrino. Os papéis femininos são cumpridos por homens caracterizados de mulher, com ressalva feita para a Pastorinha, geralmente representada por uma menina e a Cantadeira. Os papéis femininos são cumpridos por homens caracterizados de mulher, com ressalva feita para a Pastorinha, geralmente representada por uma menina e a Cantadeira.

**Animais:** a Ema; a Burrinha; a Cobra; o Pinica pau; e o Boi (que ora se chama Mimoso, Estrela, Barroso, Novilho de Estimação) que é a figura principal do folguedo; etc.

**Fantásticos:** a Caipora; o Cazumbá; o Diabo; o Babau; o Mané pequenino; o Jaraguá; etc.

Ultimamente, na Região Nordeste, os grupos de Bumba meu boi se apresentam de duas formas distintas: nos arraiais<sup>17</sup> ou nas brincadeiras que ocorrem defronte à casa de quem convidou o grupo e que ampara a festa.

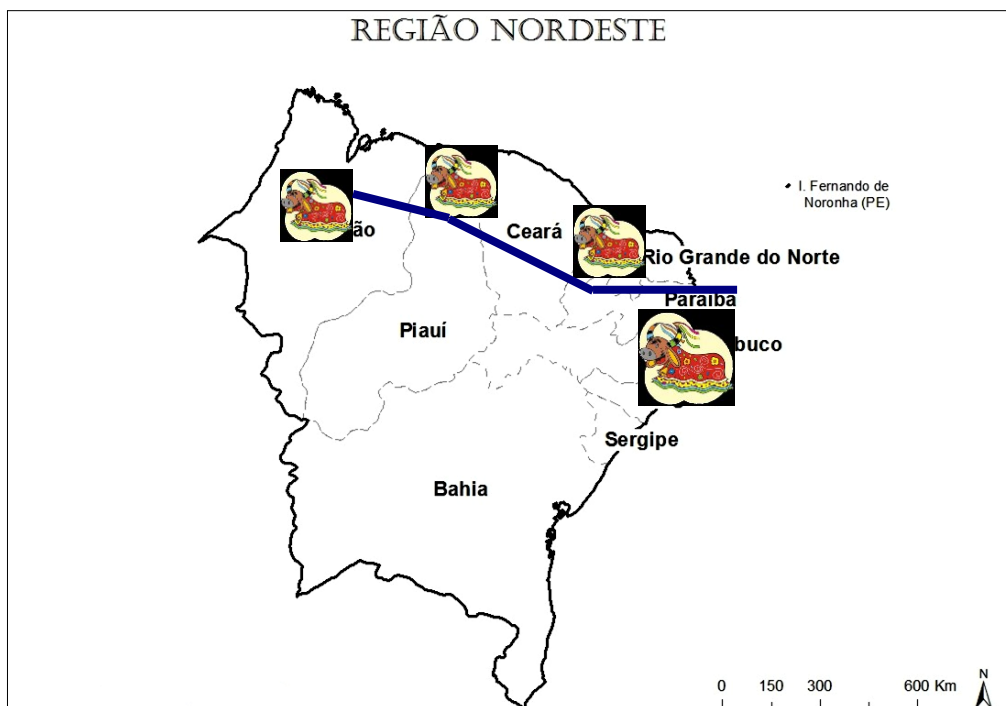
Quando uma agremiação cultural de Bumba meu boi chega ao lugar da apresentação dá-se a sequência habitual. Brincantes se agrupam, ajustam as fantasias e se esquentam numa fogueira tocando os instrumentos de percussão – normalmente revestidos com pele de cabra, cutia ou cobra, enquanto o *Amo* (personagem que canta) puxa as primeiras toadas. Essa passagem é intitulada *Guarnicê* (música). O *Miolo* (brincante que fica embaixo da armação do boi) dá início as suas evoluções. Depois, na direção do arraial, cantam o *Lá-vai* (música), anunciando que o boi está chegando. Cada grupo de personagens toma sua posição, e o Amo

---

<sup>17</sup> Espaços rodeados de barracas que vendem bebidas e comidas típicas.



puxa a terceira passagem: o *Chegou*, que notifica a presença do boi. A seguir, nas *Toadas de Cordão*, em tema livre, o cantador improvisa, saúda o público e homenageia personalidades. Se fosse há 30 anos, após o *Chegou* seria apresentado o Auto, porém hoje poucos o fazem, optando então por pular para a quinta passagem, a do *Urrou*, que significaria na comédia o renascimento (ou cura) do boi. Finalizam o espetáculo os versos da *Despedida*. Essa forma comum, dividida em seis passagens e sem a dramatização do Auto, é chamada *Meia-lua*. A figura 12 ilustra a representação da cultura do Bumba meu boi na região nordeste e sua disseminação a partir de Pernambuco chegando a Alagoas, no Piauí e no Maranhão.



**Figura 12 - Presença da cultura do Bumba meu boi na Região Nordeste**

Fonte: Grifo do Autor da dissertação

Um conjunto de azulejos portugueses do século XVII mostra uma cena em que aparecem, no primeiro plano, dois trabalhadores braçais carregando um tradicional carro de boi de cascas de árvore, como pode ser constatado na figura 13.

**Figura 13 - Azulejo português em São Luiz Estado do Maranhão**



Fonte: <http://rota66.embaixadaamericana.org.br/?p=559>

Durante o período colonial o movimento da indústria açucareira — da roça ao engenho — do engenho às cidades, usava-se o carro de boi para o transporte terrestre. O carro de boi levava material de construção para o interior e voltava carregado de pau Brasil e produtos agrícolas. O boi para este serviço era amansado ou dobrado, para tornar possível a sua utilização.

Em outro conjunto de azulejos (figura 14) temos uma cena em que aparecem, no primeiro plano, um caçador armado com uma besta escondendo-se ao lado de um boi com um saiote, característico da brincadeira de bumbá. Mais ao fundo, outros dois caçadores, com uma armadilha para pássaros, tipicamente indígena. A paisagem é uma amálgama do elemento europeu com o tropical: ciprestes se juntam a árvores de largos troncos floridas e contorcidas, típicas da baixada de São Luís, no Maranhão. A cena é uma descrição do boi marrequeiro, um boi que “é ensinado a disfarçar a aproximação do caçador e assim possibilitar um bom tiro nas marrecas” (CASCUDO. 1999. p.169). Estes azulejos estão no Mosteiro de São Vicente de Fora, em Lisboa, e mostram o que talvez seja a primeira imagem que remeta, mesmo que indiretamente, ao folguedo do Bumba meu boi ou Boi Bumbá.

**Figura 14 - Azulejos do Mosteiro de São Vicente de Fora – Portugal**



Fonte: VALENTIN. 2005.

Em 1840 apareceu a primeira descrição da brincadeira do boi no Brasil. No artigo “A estultice do bumba-meu-boi”, publicado no jornal *O Carpinteiro*, do Recife, o Frei Miguel do Sacramento Lopes Gama descreve o folguedo fazendo uma severa crítica, indignada e permeada de preconceitos. Valentin (2005. p. 90) admite que esse artigo foi a primeira descrição do boi no Brasil. Tratando-se de uma manifestação de escravos, as críticas do frei são perfeitamente compreensíveis para a época: considera ele o bumba meu boi “tolo, estúpido e destituído de graça” e que em “tal brinco não se encontra um enredo, nem verossimilhança, nem ligação”. Diz ainda, “é um agregado de disparates”; e que “todo o divertimento cifra-se em o dono de toda esta súcia fazer dançar ao som das violas, pandeiros e de uma infernal berraria(...)” (Apud CASCUDO. 1999. p. 186). Desdenha ele a participação do negro, “sobretudo no tocante à sátira que é feita em relação à figura de um sacerdote” (CARVALHO. 1995. p. 36).

Constata-se que a origem do Bumba meu boi contou com a composição das culturas exteriores e nativas, todavia ao chegar à região norte do Brasil, observamos que o Bumba meu boi absorveu a cultura indígena nortista com suas especificidades, belezas e encantos. Daí vimos o surgimento do Boi Bumbá. O boi amazônico foi citado pela primeira vez em 1850, no jornal *A Voz Paraense*. O “Boi Caiado”, de Belém, era descrito como sendo “o mais terrível folguedo de escravos compartilhado por mais de trezentos moleques pretos, pardos e brancos, de todos os tamanhos” (VALENTIN. 2005. p. 91). O jornal dizia que eles provocam baderna,

atentavam contra a moral e a segurança pública. Uma outra referência está presente no jornal *O Velho Brado do Amazonas*, também do Pará, que cita uma bumbá de óbitos, “como um folguedo de escravos, realizado na época junina por um bando de moleques, contra quem se voltavam os rapazes da melhor sociedade local” (CARVALHO. 1995. p. 66). Foi de 1859 a descrição do boi presenciado em Manaus pelo cientista alemão Robert Christian Bertthold Ave Lallemand, que relatou, em minuciosos detalhes, um “cortejo... em homenagem a S. Pedro e S. Paulo. Chamaram-no bumba”. Havia dançarinos, batuque, pajé e o boi que morre e ressuscita: “não um boi real, e sim um enorme e leve arcabouço de um boi, de cujos lados pendiam uns panos, tendo na frente dois chifres verdadeiros. Um homem carrega essa carcaça, e ajuda assim a completar a figura de um boi de grandes dimensões” (AVÉ-LALLEMANT. 1980. p. 106). Ou seja, as primeiras informações sobre a o Boi Bumbá na região norte são da segunda metade do século XIX, “talvez antes das lutas populares (*cabanagem*), época da precária estabilização do regime escravocrata que se baseou na mão-de-obra africana” (SALLES. 1970. p. 28). Tanto a *cabanagem* no Pará e Amazonas como a *balaiada*, levante ocorrido no Maranhão, o folguedo de boi “era uma das brincadeiras prediletas dos escravos no Brasil que, postos à margem da sociedade, desafogavam no folguedo a sua agressividade e seu protesto; isto era visto pelas autoridades como baderna, atentado à ordem pública, daí as perseguições e proibições sofridas por essa manifestação” (CARVALHO. 1995. p.37)

Ao se disseminar por todo o Brasil, a brincadeira assumiu formas diversas, cada uma com seu nome: boi bumbá, no Amazonas, Pará e Rondônia; bumba meu boi, no Maranhão; boi surubim, no Ceará; boi calemba, no Rio Grande do Norte; cavalo-marinho, na Paraíba; bumba de reis ou reis de boi, no Espírito Santo; boi pintadinho, no Rio de Janeiro; boi mamão, em Santa Catarina. Em todos eles a matriz original é basicamente a mesma: dança dramática, teatro popular, encenado por grupos de brincantes em torno de uma trama que, direta ou indiretamente, reproduz a lenda da morte e ressurreição do precioso boi. Desde os tempos imemoriais, a figura mítica do boi faz parte do imaginário da humanidade. Foi um dos primeiros animais selvagens a ser domesticado, para servir ao homem, como alimento e na lavoura. No Egito, era adorado o boi Ápis, no qual se encarnava Osíris, o deus da criação. No Antigo Testamento, há a descrição de uma multidão idolatrando um “bezerro de ouro”, provocando a ira de Moisés. Em Roma, o boi era moeda forte. Na Grécia, ser mitológico sob a forma de minotauro, cabeça de touro e corpo de homem. Na Índia, até hoje, a vaca é um animal sagrado. Na África, os negros bantos têm um boi protetor para cada família. Da Península Ibérica vêm os bois de São Marcos, que assistem à missa junto aos fiéis e os bois que participam dos festejos de *Corpus Christi*. De um modo geral, o boi sempre remete à ideia

de fartura, de boas colheitas e de renovação. Tanto que, no Brasil, na Região Norte e no Maranhão, as brincadeiras de boi ficaram associadas aos festejos joaninos, ocorrendo em junho e celebrando o fim da época das chuvas e o início do verão amazônico. Já nas regiões Nordeste, Sudoeste e Sul, o folguedo se realiza no ciclo natalino, dedicado à celebração de vários santos, do nascimento de Jesus e ao novo ano. Mário de Andrade definiu o boi como o “bicho nacional por excelência”.

Tanto o Boi Bumbá do Pará quanto o do Amazonas derivaram do Bumba meu boi praticado no Maranhão, que, por sua vez, foi resultado da vinda da prática de origem Pernambucana. O Boi Bumbá foi introduzido no estado do Amazonas no início do século XX pelos imigrantes nordestinos, já o Bumba meu boi disseminado em todo Brasil assumiu particularidades peculiares de cada região.

Leandro Tocantins sustenta a tese de que na Amazônia o auto do boi “só começou a ser encenado depois das primeiras imigrações nordestinas do ciclo da borracha, trazido possivelmente do Maranhão” (TOCANTINS. 2000. p. 242). Fato é que, na segunda metade do século XIX, o bumba meu boi, já amplamente disseminado por todo o Nordeste, veio para a Amazônia onde encontrou um cenário favorável para sua adaptação, tese reforçada pelo pesquisador parintinense Simão Assayag, quando afirma que no boi bumbá de Parintins, a inspiração da festa vem da floresta, das histórias do interior e dança indígena que faz o bailado contagiante da festa. Na adaptação local, quem canta não é mais o negro, mas sim o caboclo que cobra cidadania e o índio que deseja preservar sua terra e sua cultura. Nosso boi criou mochila (cupim), desenvolveu as orelhas e os chifres – virou varzeiro regional (ASSAYAG. 1995. p. 34).

Em Manaus, conforme Valentin, a brincadeira do Boi Bumbá manteve a tradição que gira em torno da história de um peão de fazenda, o mesmo Pai Francisco. Ou seja, as variações de uma região para outra são poucas, em sua grande maioria adaptações para cada lugar. Em Parintins, entretanto, por um processo bastante original, as tribos indígenas acabaram comandando o espetáculo, ficando os bumbás Garantido e Caprichoso como personagens secundários. Na verdade, todos os personagens da brincadeira original estão ali representados, mas em vez de no Auto parintinense aparecer apenas uma tribo amiga, são dezenas de tribos que participam do Auto, sendo que o ponto alto da brincadeira é o ritual comandado pelo Pajé. A figura 15 mostra o traje do Pajé da agremiação do Boi bumbá Caprichoso e a figura 16 exemplifica o ritual do Pajé do Boi bumbá Garantido.



**Figura 15 - Pajé do Boi bumbá Caprichoso Parintins/AM.**



Fonte: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702000000500013&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702000000500013&script=sci_arttext)



**Figura 16 - Ritual do Pajé do Boi-bumbá Garantido Parintins/AM**

Fonte: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702000000500013&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702000000500013&script=sci_arttext)

No estado de Rondônia não foi diferente. Rondônia ofereceu em sua manifestação folclórica traços marcantes da influência nordestina. O Boi-bumbá rondoniense recebeu em seu espetáculo de lendas a colaboração da cultura indígena. Uma das grandes festas folclóricas é o Arraial Flor do Maracujá, em Porto Velho. É nesta festa que o Boi-bumbá se manifesta, demonstrado na figura 17.



**Figura 17 - Dança da Sinhazinha com o Boi no Arraial Flor do Maracujá – Porto Velho/RO.**

Fonte: <http://silviozekatraca.blogspot.com.br/2012/09/os-melhores-do-flor-do-maracuja-2012.html>

## **ii. O boi bumbá em Guajará-Mirim**

Em Guajará-Mirim, em função de sua história e de seu imaginário, a localidade já propiciava um ambiente ideal para receber uma manifestação folclórica, um rito popular, como o boi bumbá. Muito antes de virar espetáculo, ele já estava inserido na tradição do lugar, unindo a História local, a população local e a natureza.

Nas quatro primeiras décadas do século XX Guajará-Mirim era um importante centro produtor e ponto de concentração de borracha e quinino. Com grande atividade extratora e produtiva e, é de se supor, que possuía, também, uma certa vitalidade cultural. Os dois principais bois da região, Flor do Campo e Malhadinho, não têm sua história documentada com muita precisão. Praticamente não existem documentos escritos e são poucas as fontes disponíveis, nos levando a coleta de informações orais. Isso ocorre também com relação a agremiações que existiram na região. A descrição se seguiu obedecendo a cronologia estabelecida a partir das entrevistas. Nos depoimentos também tivemos acesso à documentos e fotografias gentilmente cedidos para esse trabalho.

Em entrevista concedida pelo Sr. Wilson Fernandes, ele nos informou que a população da cidade cita o Boi Estrela como o primeiro a existir.

Antes mesmo de eu nascer, papai dizia, que já existia a brincadeira do Boi na cidade. Nasci em 1919, todas essas coisas de boi já tinham. Eu não lembro como começaram, ninguém guardou memória disso, foi uma coisa que se perdeu com o tempo. Lembro que tinha mais ou menos, uns dois, três. Um se



chamava Boi Estrela. Tinham outros também. Não era só um boi não. Tinha três ou quatro mais. Tinha um Boi aqui, outro ali, outro acolá. Às vezes até se juntavam tudo e brincavam tudo junto.

Outro espectador desses momentos culturais de Guajará-Mirim, inclusive já foi prefeito da cidade na década de 50, o Sr. Salomão Badra, revelou em entrevista, alguns fatos importantes, que o mesmo presenciou na década de 30 referentes ao folguedo do Boi e que ratificam a existência do Boi Estrela:

A primeira vez que apanhei de minha mãe foi por causa do Boi. Era assim numa área, onde era a prefeitura, no tempo de antigamente. Na frente o pessoal ficava dançando lá o Boi. Mas o Boi era muito diferente do de hoje. Era bem simples, tinha só o boi mesmo. Hoje é cheio de coisa moderna né? Eles cobravam, pagavam para eles cantar. Matavam o boi, tiravam a língua. E eu lembro fiquei até umas 11 horas da noite acho. Naquele tempo sair muito tarde assim, chegar muito tarde em casa, não podia não, e eu tinha uns 13 para 14 anos. Aí me deram uma surra, me bateram muito.

No transcorrer da entrevista o Sr. Badra lembrou a importância dos soldados da borracha, que além da força física para o trabalho na extração do látex, trouxeram a sua cultura e, principalmente, a alegria do folguedo do Boi, afirmando o seguinte:

Alguém começou aqui em 1938... 38, 39, 40, por aí assim. Quase que na época da guerra, começou isso aqui. O boi saía. O boi desaparecia também. Fugia. Andavam procurando o boi, um dia, dois dias, aquele pessoal todo que faziam parte. Então era uma vez por ano. Era junho a época.

Ao entrevistarmos o Sr. Élio Canuto Gomes ele relatou a existência do Bumba meu boi da Sr<sup>a</sup>. Gregória Sampierre, do qual ele participou. Na década de 60 foi criado o Boi Bumbá Pai do Campo, nome escolhido pela própria fundadora, tendo sido, para muitos habitantes de Guajará-Mirim, uma das primeiras manifestações de Bumba meu boi na cidade. A figura 18 ilustra uma das preciosidades desta pesquisa por se tratar do único registro fotográfico, gentilmente cedido pelo Sr. Élio Canuto Gomes, da Sr<sup>a</sup>. Gregória Sampierre, após uma apresentação do Boi Pai do Campo.



**Figura 18 - Sr<sup>a</sup>. Gregória Sampierre e Sr. Élio Canuto Gomes.**

Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Élio Canuto Gomes

Em uma oportunidade, quando estive em Porto Velho, a Sr<sup>a</sup>. Gregória Sampierre, havia assistido a uma apresentação de Boi, gostou e resolveu confeccionar um “boizinho”, que segundo o Sr. Élio Canuto Gomes “era feioso”. Tempos depois adquiriu um Boi de nome Pai do Campo em Porto Velho, produzido por um artesão chamado Zé Come Chão, que confeccionava fantasias e adereços para o boi Corre Campo da capital de Rondônia. A partir daí passou a utilizá-lo nas apresentações, enquanto o “boizinho” era tão somente aproveitado nos ensaios do grupo.

A composição do Boi Pai do Campo era a seguinte:

- a) Personagens folclóricos: Catirina, Nego Chico, Cazumbá, Vaqueiros, Amo do Boi, Rapazes, Dona do Boi, Mãe Maria, Madrinha do Boi e Índios.
- b) Músicos: Primeiro Amo, Segundo Amo e Terceiro Amo.
- c) Instrumentos utilizados na execução das toadas<sup>18</sup>: tambor de couro de boi e pandeiro.
- d) Fantasias: eram definidas e planejadas pela Sr<sup>a</sup>. Gregória Sampierre. Confeccionadas e enfeitadas conforme o material que ela tinha em mãos, mas cada brincante tinha a liberdade de melhorar a sua, utilizando brilhos, lâmpadas, etc.

---

<sup>18</sup> Criação das toadas: De acordo com os donos da casa que eles iriam visitar, mas sempre tendo como base uma toada anterior. Era uma espécie de homenagem aos donos da residência.

- e) Número aproximado de brincantes: 57 brincantes assim divididos – 04 Vaqueiros, 04 Amos do Boi, 04 Rapazes, Nego Chico, Catirina, Cazumbá, Madrinha do Boi, Dona do Boi e 40 Índios.

O tempo médio de cada apresentação era de 1 hora e 30 minutos, com a morte do boi ou com um tempo suficiente para execução de cinco toadas sem a morte do boi. O anfitrião, além de pagar pela apresentação, tabelado de acordo com o seu poder aquisitivo, oferecia aos brincantes um lanche. A cobrança era realizada pelo Nego Chico, que retirava a “tripa do boi” e levava ao anfitrião que enrolava o dinheiro e retornava ao brincante. Era uma maneira animada de cobrar pela encenação da agremiação.

De acordo com Sr. Élio Canuto Gomes, na época do Pai do Campo não existiam outros tipos de brincadeiras de Boi.

Na entrevista realizada com a Sra. Elisa Galvão de Lima, em sua residência, ela relatou detalhes que enriquecem a história narrada pelo Sr. Élio Canuto Gomes a respeito do trabalho realizado pela Sra. Gregória Sampierre.

Quando chegou a Guajará-Mirim em 1966, proveniente da cidade de Santarém, no Pará, tendo estreitado um laço de amizade com a Sra. Gregória Sampierre, a Sra. Elisa Galvão de Lima afirmou que:

“Lá por 50 acho, ela colocava aquele boi na rua, as coisas, o material era adquirido em casa, sobras de coisas as vezes, feito, por exemplo: as roupas que os índios vestiam, eram com uns saíotes de estopa, e se colocava umas penas por cima. Original mesmo. Aí ele saía, por exemplo, você convidava para vim dançar aqui na sua casa, aí ela vinha. Chegava aqui dançava mesmo, cantava tudo, tinha matança: matava o boi; vendia a língua, era assim”.

Com o passar do tempo, os brincantes do boi bumbá foram desaparecendo, outros morreram e a geração que acompanhou e brincou de bois, assumiram o comando da festa, adotaram outros nomes de bois e novos brincantes surgiram para darem continuidade a tradição, assim como novos personagens. Atualmente os dois bois existentes em Guajará-Mirim são o Flor do Campo e o Malhadinho. Os dois seguem padrões semelhantes de abertura dos seus espetáculos. Os primeiros a entrar no *Bumbódramo* são os integrantes da banda, que faz o acompanhamento musical das toadas; que são, de uma maneira geral, compostas pelos seguintes instrumentos, com pequenas variações de um Boi para o outro ou com inovações, de um ano para o outro: teclado/sintetizador, baixo elétrico, charango, as vezes metais e, ainda, efeitos sonoros. Logo em seguida, entra na arena o *apresentador*, que é uma espécie de narrador e animador da festa. Cabe a ele interagir com o público e, principalmente, com as

torcidas organizadas. Ele saúda a todos os presentes, inclusive a torcida do boi adversário, os jurados e a imprensa. Pelo regulamento não pode fazer comentários políticos. A apresentação começa com a entrada das seções rítmicas: a *Marujada de Guerra* ou *Batucada*. Têm em média 150 ritmistas, que tocam instrumentos diversos: surdos, repiniques, caixas e caixinhas, cheques-cheques (chocalhos), maracás e palminhas (matracas). As primeiras batidas dos tambores anunciam o início do espetáculo. A marujada pode ser observada na figura 19.



**Figura 19 - Marujada do Boi Bumbá Malhadinho em 2011**

Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

Depois da entrada a ordem de apresentação dos diversos *itens*, como são chamados os diferentes elementos ou figuras dos bois que serão julgados, varia bastante. Entra, primeiro, o *levantador de toadas*, o cantor oficial que vai, ao longo da apresentação, executar as toadas previamente escolhidas. Surgem, a seguir, as primeiras alegorias e os cenários que servirão de palco para as histórias que serão cantadas. Entram as *tribos masculinas e femininas*, com suas fantasias elaboradas a partir de temáticas indígenas e danças coreografadas. Elas evoluem na arena e se posicionam nas laterais, preenchendo o espaço com cores e movimento. As figuras femininas – *a porta-estandarte, a rainha do folclore e a cunha-poranga* – aparecem na arena, de maneira espetacular, de dentro ou de cima de uma alegoria que as esconde, e através de efeitos mecânicos e luzes, são “reveladas”, para o espanto da plateia. Suas fantasias e suas danças são, sempre, muito elaboradas e de grande riqueza coreográfica.

**Figura 20 - Integrante do Boi Bumbá Flor do Campo, a cunha-poranga em 2011**



Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

O Boi entra na arena de maneira sempre surpreendente. Carregado por uma alegoria, suspenso por cabos ou até mesmo do meio da torcida, sua chegada é um dos momentos mais emocionantes. É ele que simboliza o Boi agremiação e é nele que os torcedores personificam suas paixões e suas esperanças. Por isso, é que suas evoluções e galanteios são recebidos com entusiasmo e as habilidades de seus respectivos *tripas*<sup>19</sup> são muito aplaudidas. Junto ao Boi, vem o seu *amo*, que entoa repentes e chamados. O boi traz ainda a *sinhazinha*, a filha do dono da fazenda. Meiga e sorridente, usando roupas que lembram o estilo de dama do final do século XIX. Ela vai interagir com o boi no meio da arena.

No decorrer da apresentação entram e saem alegorias que irão compor as *figuras típicas regionais*, encenando a vida cabocla e as *lendas amazônicas*, retratando assim os mitos indígenas. Complementando os itens, temos também o *pajé* e o *tuxaua* (cacique). O final da apresentação de cada Boi é marcado por uma encenação apoteótica, o *ritual*. Para servir de palco e cenário para uma história cujo tema central é sempre a luta do bem contra o mal, no centro do Bumbódromo um enorme cenário é montado através de módulos que são armados na arena. Ali, sob efeitos especiais, luzes e fogos, centenas de figurantes desenrolam momentos de imensa dramaticidade. O *pajé*, com suas sofisticadas fantasias e complexas coreografias, é o ator principal, o herói dessa epopéia amazônica.

---

<sup>19</sup> Nome de quem dança debaixo do boi



**Figura 21 - Alegoria do Boi Bumbá Flor do Campo em 2011**

Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

### **iii. O boi-bumbá Flor do Campo**

A fundadora do Boi Flor do Campo foi a professora Georgina Ramos da Costa, que nasceu no estado do Pará, em Itaituba a 21 de abril de 1939. O boi foi fundado em 03 de maio de 1981 em uma das salas de aula da Escola Estadual Almirante Tamandaré (figura 22). Foram utilizados materiais diversos na produção do Boi como sucatas, cipó, tecido, cola, jornal, papelão, barbante, buchas de cordas, agulha, linha, entre outros. De acordo com a Sra. Georgina Ramos da Costa: “Na época o boi era malhado de branco e preto e tinha apelido de famosinho, mas o seu verdadeiro nome era Flor do Campo. Este nome veio do Pará”.





**Figura 22 - Sr. Mario Rodrigues Moreira e a Sra. Georgina Ramos da Costa - 1981.**

Fonte: Arquivo pessoal da Sr<sup>a</sup>. Georgina Ramos da Costa

De 1981 a 1996 o Boi Flor do Campo manteve a característica peculiar do Bumba meu boi, típico do Nordeste brasileiro, conforme comentou a fundadora:

“O meu boi dançava naquela época no estilo maranhense. Muito enfeitado, brilhos, cartolinas, papelão, purpurinas, lantejoulas, pena e panos de chita. A dança era quase uma quadrilha, ficava fazendo volta em duas alas e o boi no meio...”.

De acordo com os arquivos da Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo de Guajará-Mirim, o Boi Flor do Campo participou do I Festival Folclórico Pérola do Mamoré – FEFOPEM – ainda mantendo características do Bumba meu boi. No II FEFOPEM ocorreu uma fusão da cultura do Bumba meu boi e do Boi bumbá e, a partir de 1997, assimilou a cultura do Boi bumbá, que é uma apresentação típica da região Norte e se caracteriza pela rivalidade entre os dois bois com a valorização da cultura indígena. Pela necessidade de competir no III FEFOPEM, as personagens principais da Brincadeira do Boi, o Nego Chico e a Catirina (figura 18), passam a ser coadjuvantes dando lugar às alegorias e fantasias luxuosas.



**Figura 23 - Primeira apresentação do Boi Flor do Campo - Catirina e Nego Chico – 1981**

Fonte: Arquivo pessoal da Sr<sup>a</sup>. Georgina Ramos da Costa

Seguindo o exemplo dos Bois Bumbás de Parintins, o Pajé do Boi Bumbá Flor do Campo passou a ser figura de destaque, tornando-se mais importante que os personagens que originaram a brincadeira do Boi, o vaqueiro Nego Chico e sua esposa Catirina.



**Figura 24 - Pajé do Boi Bumbá Flor do Campo- 2011.**

Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina



O Boi bumbá Flor do Campo ostenta o título de tetracampeão do FEFOPEM<sup>20</sup> conquistando o troféu de campeão nos anos de 1999, 2000, 2001 e 2003. Com os temas:

- a) 1999 – “Raízes de um povo”.
- b) 2000 – A fundadora do Boi-bumbá Flor do Campo não tem registros relacionados ao tema da apresentação.
- c) 2001 – “Fauna, Flora e Festa”.
- d) 2003 – A fundadora do Boi bumbá Flor do Campo não tem registros relacionados ao tema da apresentação.

Em 20 de junho de 1997 o Boi bumbá Flor do Campo apresentou-se na festa denominada “Noite das Toadas” realizada no espaço cultural do Ginásio Affonso Rodrigues, promovida pela Comissão Organizadora do III FEFOPEM, com a finalidade de arrecadar fundos para melhorar o desempenho dos Bois Bumbás. As toadas apresentadas no evento eram todas de autoria da Sr<sup>a</sup>. Georgina Ramos da Costa. Foram as seguintes: “Dom Rey”, “A beleza de Guajará”, “Cunhã-poranga”, “O sol brilha para todos no horizonte” e, por fim, “Chegou a hora do povo balançar”.

Segundo a Sr<sup>a</sup>. Georgina Ramos da Costa o Boi bumbá Flor do Campo assimilou a ideia da festa “Noite das Toadas” e continuou provendo o evento que acontece dez dias antes da apresentação no festival, com a mesma finalidade de divulgar as toadas que serão apresentadas no FEFOGUAM e para captar fundos para auxiliar nas despesas com a preparação do espetáculo.

A composição do Boi bumbá Flor do Campo é a seguinte:

- a) Personagens folclóricos: Sinhazinha, Amo do Boi, Tripa do Boi, Boi, Cunha-poranga,
- b) Porta Estandarte, Marujada, Tuxaua Luxo, Tuxaua Originalidade,
- c) Nego Chico, Catirina, Dançarina do Puxador, Pajé, Rainha da Marujada.
- d) Músicos: Marujada.
- e) Instrumentos utilizados na execução das toadas: Bumbos, Caixinha, Xequê-
- f) Xequê, Tambor, Palminhas.
- g) Fantasias, adereços e alegorias: As roupas e os adereços são criados pela Sr<sup>a</sup>. Georgina e as alegorias pelo artesão contratado pela agremiação e supervisionado pelo Sr. Mário Rodrigues Moreira.
- h) Número aproximado de brincantes: 800 brincantes.

#### **iv. O boi-bumbá Malhadinho**

---

<sup>20</sup> A partir de 2005 mudou o nome para FEFOGUAM (Festival Folclórico de Guajará-Mirim).

Segundo os arquivos da SEMCET, o Boi bumbá Malhadinho teria sido fundado no dia 01 de março de 1986, sendo criado pelo seu diretor e fundador o Sr. Leonilso Muniz de Souza e sua esposa Maria Edilza Mendes de Souza, com o apoio do presidente da União Municipal das Associações de Moradores (UMAM), o Sr. Aderço Mendes da Silva, da Sr<sup>a</sup>. Meire Godim que teria cedido vários tambores para os primeiros ensaios do boi. O Sr. João Pereira cedeu, no princípio, um espaço em frente a sua residência para os ensaios dos brincantes. As atividades foram paralisadas em 1993 e ressurgiu em 1995.

Teria o primeiro boi sido confeccionado com cipó, prego, compensado e veludo. Sua cor era o preto e branco. As fantasias e vestimentas eram produzidas pelo fundador do Boi Bumbá e sua mulher. As atividades do Boi bumbá iniciaram-se no bairro 10 de Abril, na Avenida 1º de Maio, esquina com a Avenida dos Seringueiros, e, em seguida, no espaço cedido pelo Sr. João Pereira, onde ensaiavam e apresentavam-se para a população do bairro.

Em 1995 (figura 25), com renovados ritmos de toadas e com alegorias que contavam as lendas e contos da cidade de Guajará-Mirim e Rondônia, homenageando as pessoas que fizeram parte da história.



**Figura 25 - I FEFOPEM – O boi-bumbá Malhadinho os brincantes – 1995.**

Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Leonilso Muniz de Souza

Em virtude da falta de apoio dos gestores públicos da época, levou a estagnação das apresentações culturais. Graças ao apoio da UMAM por meio de seu presidente, Aderço Mendes da Silva, o Boi Bumbá Malhadinho voltou com suas atividades com uma apresentação no I FEFOPEM (Festival Folclórico Perola do Mamoré). No ano de 1998 o boi

bumbá Malhadinho foi convidado para se apresentar na I Mostra de Bumbás, realizada pela SEMCET (Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Guajará-Mirim).

Aos 20 de junho de 1997 o Boi Bumbá Malhadinho também participou da festa “Noite das Toadas. O Boi Bumbá Malhadinho conquistou o primeiro título de campeão no III FEFOPEM.

Segundo os arquivos da Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo de Guajará-Mirim, os títulos conquistados pelo boi azul e branco teve os seguintes temas:

- a) 1997 – “Nossa Senhora dos Seringueiros”.
- b) 1998 – “Estrada de Ferro Madeira-Mamoré”.
- c) 2004 – “Rondônia a Terra Mística”.
- d) 2005 – “Malhadinho Uma Revoadinha de Amor”.
- e) 2006 – “20 Anos de Cultura e Tradição”.



**Figura 26 - III FEFOPEM - Sr. Leonilso (Amo do Boi), Cunhã-poranga e Curumim – 1997.**

Fonte: Arquivo pessoal do Sr. Leonilso Muniz de Souza

Desde a sua criação o Boi-bumbá Malhadinho sofreu algumas modificações na forma de se apresentar. Segundo afirma o Sr. Leonilso Muniz de Souza: “No começo não havia competição. Era simples. O Boi era contratado para se apresentar nas residências. Eram cobrados dois valores: com ou sem a Morte do boi”.

A composição do Boi-bumbá Malhadinho é a seguinte:

- a) Personagens folclóricos: Boi, Amo do Boi, Sinhazinha, Sinhazinha Mirim,
- b) Porta Estandarte, Tuxaua Luxo, Tuxaua Originalidade, Domadora, Pajé,
- c) Rainha do Folclore, Tribos Indígenas, Amazonas, Cunhatã, Cunhã-poranga,
- d) Cavalinho, Rainha da Marujada, Mucamas, Curumim, Catirina e Nego Chico.
- e) Músicos: Marujada.

- f) Instrumentos utilizados na execução das toadas: Bumbos, Caixinha, Tambor, Xeque-Xeque, Palminhas.
- g) Fantasias, adereços e alegorias: O Planejamento é feito pelo Sr. Leonilso Muniz de Souza e pelo o vice-presidente o Sr. Cleiton Lopes.
- h) Número aproximado de brincantes: 800 brincantes.

Em 2004 o Boi Bumbá Malhadinho recebeu um diploma de reconhecimento oferecido pelo Governo Municipal de Guayaramerin pela apresentação no II Festival “Dia de la Integracion” realizado em Guayaramerin - Beni, Bolívia, fato que demonstra a importância da cultura da brincadeira do Boi em Guajará-Mirim e o rompimento das fronteiras para disseminar a alegria promovida por todos aqueles que fazem parte dos Bois Bumbás.

#### v. O festival folclórico de Guajará-Mirim

A beleza dessa festa que representa parte da cultura popular de Guajará-Mirim, originou-se de um projeto criado pela União Municipal das Associações de Moradores de Guajará-Mirim (UMAM), na oportunidade tendo como seu presidente o Sr. Aderço Mendes da Silva, com orientação e apoio da Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Campus de Guajará-Mirim. No ano de 1995 ocorreu o I Festival Folclórico da Pérola do Mamoré com a presença dos Bois Flor do Campo e Malhadinho, marcado apenas pelas apresentações das danças, sem competição.

**Figura 27 - I FEFOPEM – Professores Mário Venere; Maria de Fátima Amaral; Dorosnil Alves Moreira e**



**Carmem Tereza V. Moreira – 1995.**

Fonte: Arquivo da Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo – SEMCET

O II FEFOPEM ocorreu no ano seguinte, em 1996, também sem competição. Já no III FEFOPEM, realizado em 1997, marcou o início das competições e da grande rivalidade entre as duas agremiações, pois, foi a partir dessa data que se iniciou “o Duelo da Fronteira”, competição que ao final somente uma agremiação é consagrada.

Em 1998, o IV FEFOPEM foi realizado, e mais uma vez a vitória foi da agremiação do Malhadinho. Nos anos de 1999, 2000, 2001 e 2003, o Boi Bumbá Flor do Campo consagrou-se como o grande vencedor do V, VI, VII e IX eventos, acirrando ainda mais a rivalidade e o entusiasmo dos expectadores em assistir o desenrolar dos futuros duelos. No ano de 2002 não houve competição. Em 2004, o resultado final consagrou o Boi Bumbá Malhadinho campeão do X FEFOPEM. Em 2005 e 2006 o Boi Bumbá Malhadinho conquistou o XI e XII FEFOGUAM (Festival Folclórico de Guajará-Mirim. De 2007 até 2010, sagrou-se vencedor o boi Flor do Campo, e em 2011 venceu Malhadinho. No último festival o vencedor foi o Flor do Campo.



**Figura 28 - Duelo da Fronteira, Boi Flor do Campo no Bumbódromo, em 2011.**

Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

**Figura 29 - Apresentação do Boi Malhadinho, em 2011, no Duelo da Fronteira**



Fonte: Fotografia de Ronaldo Nina

Boi protagonizam histórias pontuadas por ritmos eletrizantes, figurinos requintados, sofisticadas alegorias e onde lendas e mitos amazônicos são recriados e renovados. A platéia de mais de 20 mil espectadores assiste e participa ativamente desta inusitada ópera amazônica. O estádio é dividido ao meio e cada um de seus lados acomoda as duas torcidas – as incansáveis “galeras”, que interagem com o espetáculo e incentivam o seu Boi. Numa demonstração de civilidade, quando um Boi está se apresentando, a “galera” do outro permanece em respeitoso silêncio. O Festival Folclórico Duelo da Fronteira é, essencialmente amazônico. Na sua grandiosidade traduz e reinventa esse universo, onde a natureza, soberana, desperta a emoção e aguça as sensibilidades. O boi-bumbá de Guajará-Mirim e seu desenvolvimento enquanto espetáculo reflete as características superlativas dessa região que ocupa quase metade do território brasileiro e abriga a maior biodiversidade do mundo.

O Duelo da Fronteira interpreta, também, a Amazônia do índio e do caboclo, sua história, suas lendas e mitos, seus hábitos, ritos e rituais. Ousado, dinâmico e em permanente renovação, o Festival Duelo da Fronteira, é uma das grandes manifestações populares de Rondônia.

### ***c) A atual situação do festival folclórico***

Atualmente as festividades do Duelo da Fronteira vive momentos difíceis, as agremiações carecem aparentemente de mais autonomia financeira, pois, sempre dependem de recursos financeiros dos gestores públicos, que a cada ano têm evitado realizar tais investimentos em virtude de orientação do Tribunal de Contas do Estado de Rondônia, que

verificou problemas nas últimas prestações de contas dos eventos ocorrido em 2011 e 2012. Isso acabou contribuindo para o tradicional Duelo da Fronteira que normalmente ocorre no mês de agosto de cada ano, não houvesse condições para a realização do mesmo em 2013 e 2014, ainda mais em 2014 por conta das enchentes do Rio Mamoré e Madeira que afetaram a cidade de forma trágica, com alagações em cerca de 35 % da cidade segundo a Defesa Civil de Guajará-Mirim, havendo ali por parte dos gestores públicos municipal e estadual outras prioridades. O evento festivo só voltou a normalidade em edições de 2015 e 2016.

#### **d) *O exemplo de Parintins***

O Festival Folclórico de Parintins, no Amazonas tem sua história representada pelos grupos de boi-bumbá ou bumba meu boi. É possível identificar nas apresentações folclóricas componentes de várias culturas, como a ibérica e a árabe. No entanto, a cultura indígena, é que dá as mais fortes características do folguedo, considerado a maior festa popular amazônica.

O espetáculo grandioso atrai milhares de turistas do Brasil e do mundo, não só pela riqueza cênica, como pela criatividade dos artistas que a cada ano, inovam suas criações, levando para a arena do bumbódromo a riqueza do folclore da região.

O boi é representado, durante todo o mês de junho, em todos os estados amazônicos como parte das festejos juninos. São Festas mais animadas no Norte do País, do que o próprio Carnaval. Em Parintins, no entanto, a festa ganhou maior projeção, com a realização do Festival Folclórico de Parintins. A beleza exuberante e exótica da região já justifica a visita ao festival folclórico de Parintins. Com mais de cem mil habitantes, o município de Parintins fica a 420 Km de Manaus, na ilha fluvial de Tupinambara, e está localizado no Baixo Amazonas, quase na fronteira com o estado do Pará.

Durante os primeiros dez dias de festival, apresentam-se vários grupos folclóricos, com suas representações de lendas ao som de toadas e cantos indígenas, teatralizações de rituais, fantasias, figuras engraçadas e curiosas do imaginário da região. A apoteose acontece no último final de semana do mês de junho, quando se apresentam as grandes atrações da Festa, os bois Garantido e Caprichoso. Há décadas eles, e só eles, disputam a condição de melhor boi de Parintins. E quem escolhe é o público, que se divide entre o vermelho (cor do Garantido) e o azul (símbolo do Caprichoso). Ganha quem mais fizer vibrar a platéia. Razão



pelo qual os grupos não poupam esforços nem economizam animação, levando para a arena do bumbódromo luxuosas fantasias, toadas e alegorias repletas de criatividade.

Os bois-bumbás de Parintins, Caprichoso e Garantido, existem desde 1913, mas o festival foi oficializado em 1966, a partir de auxílio na organização por parte dos gestores públicos do âmbito municipal e estadual, transformando-se no maior espetáculo folclórico do Brasil e a segunda maior festa popular do mundo.

O Bumbódromo de Parintins, ou Centro de Convenções Amazonino Mendes, foi inaugurado em 24 de junho e aberto para o 22º Festival Folclórico, em 1988. O Bumbódromo tem 35 mil lugares, entre camarotes, arquibancadas especiais e arquibancadas gratuitas. Essas representam 95% dos lugares e são divididas em duas partes rigorosamente iguais para as torcidas do Caprichoso, representada pela cor azul, e a do Garantido, cor vermelha. Cada um dos lados da arquibancada é pintado com a cor de um Boi.

Os quatro mil brincantes ( foliões ) e cada um dos grupos cantam e contam na arena do Bumbódromo a lenda do Boi-Bumbá. As fantasias e as alegorias, que podem chegar a 30 metros de altura, revelam a criatividade do povo local. Penas, cores, luzes e brilhos fazem um espetáculo apoteótico nos três dias de apresentações.

Os dois Bois dançam e cantam por um período de três horas, com ordem de entrada na arena alternada em cada dia. O último final de semana de junho é dedicado exclusivamente aos espetáculos dos dois bumbás rivais, Caprichoso (azul) e Garantido (vermelho), que encenam um verdadeiro ritual amazônico com Pai Francisco, Mãe Catirina, Tuxauas, Cunhã Poranga, Pajé e suas inúmeras tribos, lendas e rituais indígenas. Nos três dias do Festival, a arena do Bumbódromo se divide meio a meio em azul e vermelho. As torcidas jamais se misturam e, durante a apresentação de um grupo, a torcida do outro não pode se manifestar.

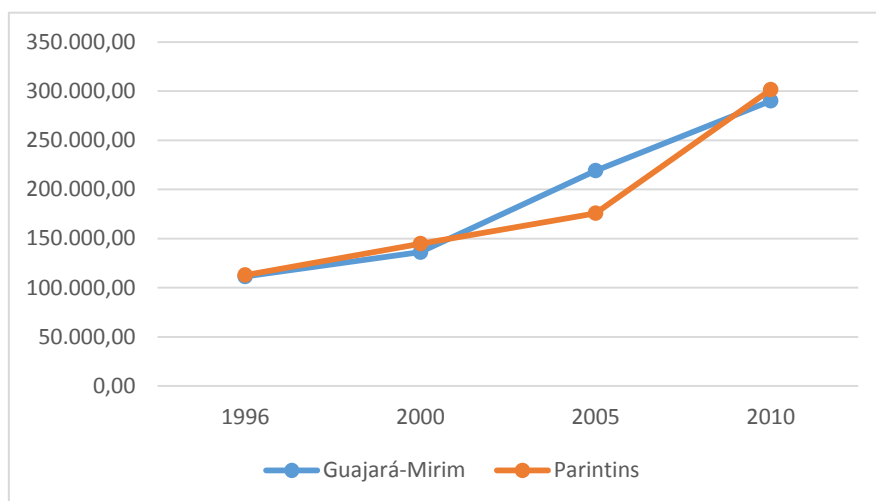
O Boi Bumbá Garantido foi fundado em 1913, por Lindolfo Monteverde, na baixa do São José, onde fica o seu curral. Tornou-se uma associação em maio de 1982. Já o Boi Bumbá Caprichoso também foi fundado em 1913, por Emídio Rodrigues Vieira. O Caprichoso é conhecido como o boi da parte de baixo da cidade, onde está o seu curral.

### ***e) Comparando os resultados: Parintins e Guajará-Mirim***

Em relação a economia também podemos comparar alguns dados importantes baseados em gráficos que apontam o PIB de Parintins comparado com a cidade de Guajará-Mirim e também os números referentes a IDH.



Diferentemente dos outros municípios, o PIB de Guajará-Mirim e Parintins se equivalem. Com pequenas diferenças, sobretudo em 2005, o crescimento dos dois municípios manteve a mesma trajetória ascendente.



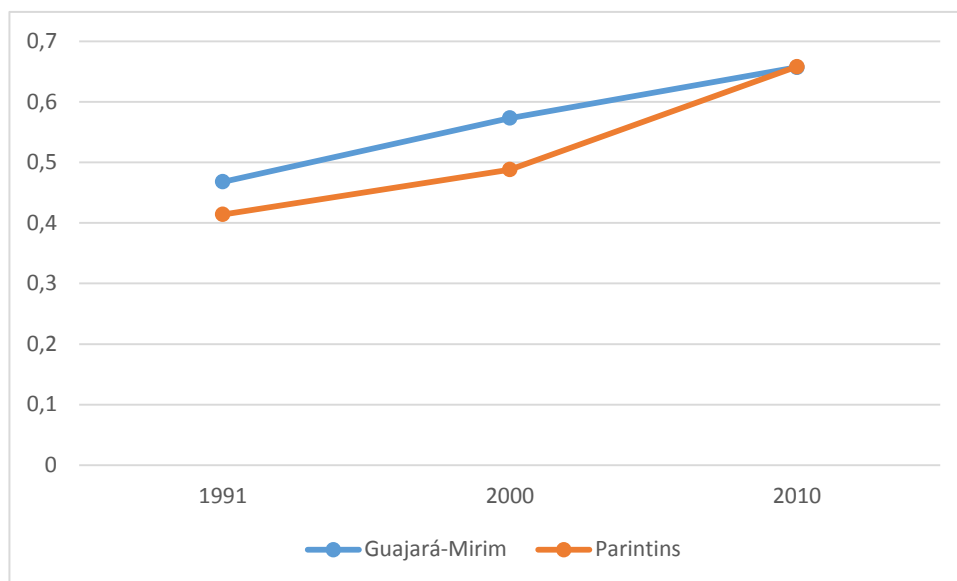
**Gráfico 8 – Evolução do PIB: Guajará-Mirim e Parintins**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor com base nos dados do IPEADATA, acessado em 29/11/2016.  
[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)

Diferentemente dos demais municípios comparados, o IHDH entre os dois municípios também se encontra muito próximo no ano de 2010, com leve diferença superior para Parintins. Todavia, entre os anos de 2000 e 2010, a curva de crescimento de Parintins é mais acentuada. Esse período coincide com o ganho de relevância nacional do festival do boi bumba de Parintins, passando a ser objeto de atenção da mídia e considerado atração turística. Após a transmissão em rede de televisão nacional, profissionais que trabalhavam na festa passaram a ser contratados a partir da década de 2000 para trabalhar no Carnaval de São Paulo e Rio de Janeiro.

**Gráfico 9 – Evolução do IDHM – Guajará-Mirim e Parintins**

Fonte: Gráfico elaborado pelo autor com base nos dados do IPEADATA, acessado em 29/11/2016.



[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)

## **6. *O Turismo Ecológico e as potencialidades em Guajará-Mirim***

Guajará-Mirim situa-se num contexto amazônico, sendo constituída por áreas de planície e chapadas florestadas e com manchas de cerrado. Esse ambiente natural, com diversas cachoeiras e corredeiras no rio Mamoré foram descrito como altamente impeditivo para o povoamento e a ocupação ocidental desde o século XVII. Cronistas, viajantes, militares e religiosos produziram textos sobre a adversidade ambiental. A uma natureza hostil somava-se uma vasta população indígena, também hostil.

Tais fatores são considerados, atualmente, como potenciais promotores do turismo ecológico e ambiental. Tal prática fortaleceu-se a partir dos anos 1970/80 em todo o mundo, com a afirmação da consciência ambiental planetária. A região de Guajará-Mirim oferece condições muito favoráveis para esportes náuticos de caráter fluvial, festivais de praias fluviais, área para montanhismo e esportes radicais, trilhas, canoagem, observação de fauna e conhecimento de antigos seringais. Vale salientar que mais de 90% da área do município é constituída por reservas, parques e terras indígenas. No zoneamento socioeconômico e ambiental desenvolvido pelo PLANAFLORO na década de 1990, o município aparece como área de vocação turística ligado às questões ambientais.

A política ambiental não pode ser percebida como fator inibidor do desenvolvimento, e sim como um de seus mais relevantes instrumentos capazes de propiciar a gestão racional dos recursos naturais. Este fato ainda é um ponto chave para o desenvolvimento de projetos de cunho turístico-ambiental no município de Guajará-Mirim. O Turismo Ambiental deve agregar a si o selo “sustentável”. O conceito de sustentabilidade é recente e discutível, mas é decisivo na promoção de novos projetos em todo o mundo. Tal conceito engloba meio ambiente e suas relações com sociedades e sistemas econômicos capazes de se manter com um padrão aceitável ou mínimo de interferência sobre o ecossistema. As questões acerca de sustentabilidade ganharam folego nos anos 1980/90, sobretudo a partir da ECO 92, sediada no Rio de Janeiro.

Podemos considerar que o termo “sustentável” e “desenvolvimento” estão intimamente ligados a uma proteção, seja ao meio ambiente natural ou de patrimônio. Portanto, distanciar um interesse econômico voltado para o turismo, isso pode estimular um desenvolvimento das atividades que cuidam do meio ambiente, que muitas vezes pode não ser uma tarefa fácil, visto que o seu comando não depende apenas do controle de critérios e valores subjetivos, mas

de uma política ambiental comprometida, assim como turística que possa se adequar, fato que não temos visto no Brasil nos últimos anos.

Para uma melhor compreensão do conceito de turismo ecológico, buscamos uma interpretação quanto a esse termo:

a gestão de todos os ambientes, recursos e comunidades receptoras, de modo a atender às necessidades econômicas, sociais, vivenciais e estéticas, enquanto que a integridade cultural, os processos ecológicos essenciais e a diversidade biológica dos meios humano e ambiental são mantidos através dos tempos. (GLOBE'90, 1990).

Vale salientar que o meio ambiente que muitas vezes é usado para exploração é também a base econômica da atividade turística e apresenta oportunidades e limitações, que segundo RUSCHMANN (2000 p. 83).

Portanto, ela representa o nível máximo de visitantes e de equipamentos correlatos que uma área pode suportar. Se for excedida, a deterioração dos recursos da área diminui a satisfação dos visitantes, e os impactos negativos no meio físico se refletem na sociedade, na economia e na cultura do local.

Nesse sentido, entendemos que os ecossistemas de uma maneira geral, em especial a área de abrangência do município de Guajará Mirim necessita de uma atenção especial dos seus gestores e de setores da sociedade guajaramirense, é papel do estado de Rondônia a criação de políticas públicas para que as ocupações não ocorram de forma desordenada nesse solo já fizeram suas vítimas. Com os deslizamentos, as erosões, o assoreamento, as inundações assim como as secas, é uma espécie de alerta que a natureza faz contra o seu mau uso. Portanto, entendemos que a preservação da natureza deve ser o resultado de um plano de ocupação do espaço e dos recursos que compatibilizem as diversas possibilidades de utilização e manejo de forma harmônica.

#### **a) *Elementos conceituais do turismo ecológico e potenciais econômicos***

Para um avanço no projeto turístico em Guajará Mirim, é necessária uma logística que possa dar o melhor conforto possível ao visitante que chega na cidade, isso inclui como primeira escala o acesso ao lugar, sendo um ponto importante que deve ser levado em consideração, a partir dos grandes centros urbanos, realizado por meio de transporte como barcos a motor, a viagem pode durar algumas horas, de acordo com a distância do aeroporto mais próximo, nesse caso o de Porto Velho. Outro ponto importante são os alojamentos que

instalados na selva, com uma programação ecológica pré-estabelecida, podendo ser oferecida aos visitantes, proporcionando experiências únicas que certamente serão inesquecíveis.

Os hotéis de selva como são conhecidos essas estruturas, deverão ser rústicos, construídos com materiais da própria floresta, e sua arquitetura deverá ser integrada ao ambiente, associando paisagem com os ecossistemas nos quais se localizam. Geralmente esses hotéis localizam-se em áreas de floresta densa, perto de rios e lagos e deve proporcionar o maior ou menor conforto ao turista, conforme sua classificação.

A programação deve durar em média de dois a quatro dias (há turistas que poderão permanecer por mais tempo), nesses casos, é necessário incluir uma série de atividades diurnas e noturnas, como safári fotográfico guiado, pescaria, banhos, passeios de barco nos rios e apreciação de fauna e flora. Os turistas geralmente são cientistas ou estudiosos da fauna e da flora, alojam-se que tem uma atividade física bem intensa, pois seus hobbies é fotografar os pássaros, a flora, a composição dos solos, as comunidades indígenas. Apreciam casualmente a natureza, e em suas viagens ecológicas mesclam o interesse pela história natural. A intensidade dos impactos dessas atividades sobre os ecossistemas varia de acordo com a observação ou não dos limites da capacidade de carga de cada área.

### **b) *Potencial ecológico de Guajará-Mirim***

Com um potencial para gerar turismo, a cidade está localizada na latitude Sul de 10°46'58" uma longitude Oeste de 65°20'22" , estando a 128 metros acima do nível do mar e distante da capital Porto Velho 366 km. Com uma área de 24 856 km², sendo o segundo maior município do estado de Rondônia em extensão territorial, logo atrás apenas de Porto Velho.

Possui a maior opção atrativa turística do estado de Rondônia, Guajará-Mirim tem seu acervo voltado para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - Hotel Pakaás Palafitas Lodge (imagem abaixo) e como atrativos naturais temos os rios, mata preservada, balneários e parques. Estando em uma área de fronteira, fazendo divisa com a Bolívia, o visitante pode desfrutar de passeios de barcos – comprar artesanato dos indígenas (wariís), ribeirinhos e de seringueiros. Na cultura ainda conta com o Museu Histórico Municipal de Guajará-Mirim e Recanto de D. Rey.- A Biblioteca Municipal Jarbas Passarinho.

Sua atração natural pode contar com gruta ou caverna dos Pacaás Novos - alto da Chapada dos Pacaás Novos que apresenta o fenômeno das águas com o rio Mamoré. Suas cachoeiras e corredeiras – Guajará Mirim, Guajará-Açú, Bananeira, Pau Grande, Lage, Praia

da Pedra da Morte e Praia das Três Bocas - Parque Municipal Natural Serra dos Parecis - Praias fluviais que surge durante o verão, entre maio a novembro. Suas terras são constituídas de 93% da área total do município como Unidades de Conservação (Terras Indígenas, Reservas Extrativistas e Biológicas), fazendo de Guajará-Mirim um grande santuário de preservação de fauna e flora.



**Figura 30 - Hotel Pacaás Novos**

Fonte: Rodrigo Erse

A região de Guajará Mirim vem sofrendo transformações ao longo dos anos, sendo hoje considerado um dos pontos mais procurado para o turismo em Rondônia. Em 2009 recebeu o título de Cidade Verde, outorgado pelo Instituto Ambiental Biosfera em razão de seu Mosaico de Áreas protegidas que fazem da Pérola do Mamoré como é carinhosamente conhecida, um dos maiores municípios brasileiros em áreas preservadas.

### ***c) O município e suas áreas de proteção e reservas***

Com a criação das Reservas Extrativistas em 1989, as mesmas foram legitimadas, no âmbito da Política Nacional do Meio Ambiente, possibilitando sua criação a partir da Lei 7.804/1989, e sua regulamentação através do Decreto 98.897/1990. Segundo esta legislação a instituição responsável pela criação e gestão das reservas federais era o IBAMA, quando em

2007, a partir da divisão do Ibama e criação do ICMBio, este passou a ser o órgão responsável pelas UCs federais.

Com o surgimento das RESEX<sup>21</sup> ainda na década de 80, segundo ALMEIDA (2003), representou um marco na história da conservação da biodiversidade no país, inovando por terem sido criadas "de baixo para cima". Desta maneira, a partir dos movimentos sociais organizados, e também, por tomar por base às características diferenciais de populações extrativistas de ecossistemas amazônicos, de modo a articular as dimensões ambiental e fundiária. As quatro primeiras RESEX federais foram criadas no ano de 1990, um ano depois do assassinato do líder sindicalista Chico Mendes. Dentre essas primeiras reservas, duas delas situam-se no estado do Acre (Alto Juruá e Chico Mendes), uma no Amapá (Cajari) e uma em Rondônia (Rio Ouro Preto).

Estando localizada no extremo oeste do estado de Rondônia, nos municípios de Guajará- Mirim e Nova Mamoré, a RESEX é circundada por outras áreas protegidas, com exceção do seu limite noroeste, onde se confronta com propriedades agropecuárias. Essa RESEX limita ao norte com a Terra Indígena Lage e Parque Estadual de Guajará-Mirim, ao sul e oeste com a Reserva Biológica Estadual do Rio Ouro Preto, Reserva Extrativista Estadual do Pacaás Novos, e ao leste com a Terra Indígena Uru-eu-wau-wau, localizada entre 64°18' e 65°16' Oeste e 10° 35' e 11°03' sul, abrangendo uma área de 204.583 hectares.

Desta maneira, a Resex foi criada para atender os seguintes objetivos: Garantir área de trabalho livre para os extrativistas, sem padrões; Evitar invasões na área; Preservar a mata nativa; Garantir o uso sustentável dos recursos naturais; Promover acesso à educação e à saúde aos beneficiários.

#### ***d) Ecoturismo e belezas cênicas: dimensão ambiental, social e econômica.***

As áreas protegidas podem ter sua sobrevivência assegurada, quando integradas à economia e à cultura das sociedades locais, tornando-se centros sociais tão valiosos como as escolas, os hospitais e as bibliotecas (MILLER, 1980). Neste sentido, o turismo pode ser benéfico quando oferece motivação econômica para a conservação ambiental e cultural.

---

<sup>21</sup> Reserva Extrativista

Pode-se, então, considerar que o ecoturismo constitui instrumento legítimo para a conservação da diversidade biológica e para testar o desenvolvimento sustentável (MILLER, 1980). Pela conceituação de ecoturismo, a promoção da conservação é um princípio da atividade. A definição de conservação da natureza é entendida como manejo do uso humano da natureza, compreendendo a conservação, a manutenção, utilização sustentável, a restauração e a recuperação dos recursos naturais, objetivando a produção contínua e o rendimento ótimo, condicionados à preservação da diversidade biológica.<sup>22</sup>

Para alcançar tal propósito, é necessário o planejamento ecoturístico da visitação em áreas protegidas, garantindo, assim, que a atividade possa gerar impactos positivos como geração de receita para proteção de áreas protegidas, empregos, educação ambiental e conscientização de consumidores.

A Reserva extrativista do Rio Pacaás Novos localiza-se no município de Guajará-Mirim, região oeste do estado de Rondônia; tem-se acesso somente por barco, pelo rio Mamoré e Rio Pacaás Novos, estando a 285 km de distância do porto do município de Guajará-Mirim/RO, ou cerca de 8 horas de distância. Nela vivem cerca de 40 famílias (155)<sup>23</sup> de seringueiros/extrativistas sustentado pela agricultura, pesca e caça de subsistência, da agricultura comercial em pequena escala e do extrativismo de castanha e borracha.

A RESEX é gerida pela Associação de Seringueiros Primavera, localizada em Guajará-Mirim. Até o início do presente estudo, não havia projetos de desenvolvimento econômico sendo implantados na comunidade; no entanto, a associação e os comunitários estavam recebendo apoio da entidade Amigos da Terra (Suécia)<sup>24</sup>, para estudos de viabilidade de novos produtos extrativos e para a construção de um porto para escoamento de seus produtos no município.

A melhoria da qualidade de vida é o objetivo central do desenvolvimento humano sustentável e do desenvolvimento local. A qualidade de vida depende basicamente da satisfação das necessidades humanas fundamentais e da ampliação das opções dos indivíduos quanto às suas funções e capacidades humanas.

---

<sup>22</sup> SWARBROOKE, Jonh. Turismo sustentável: conceitos e impacto ambiental. São Paulo: Aleph, 2000.

<sup>23</sup> DORIA, Rodrigues da Costa. *Ecoturismo na Amazônia*. Ed. Edufro; Porto Velho, 2007.

<sup>24</sup> Idem.



A geração de emprego e renda na localidade e o estímulo ao desenvolvimento econômico em vários níveis, são considerados efeitos positivos do turismo<sup>25</sup>, o que também se espera nas demais alternativas econômicas.

O ecoturismo tem como pressuposto o incentivo à conservação da área a ser visitada; mas, como qualquer outra atividade econômica que envolva uso de recursos naturais, pode resultar impactos ambientais em função da necessidade de implantação de serviços, equipamentos e alojamentos. O turismo convencional é tido como altamente predatório; baseado no imediatismo consumista, tem estimulado a ocupação desordenada em áreas frágeis, construção de infra-estruturas inadequadas, comprometendo o espaço local e a integridade de alguns biomas.<sup>26</sup> Isto ressalta a urgência em se definir critérios e técnicas de uso apropriados aos contextos ambientais e sociais específicos do local de forma a não alterar os ciclos ecológicos.

### ***e) O exemplo da cidade de Nobres na exploração do ecoturismo***

O exemplo de algumas cidades do norte do Brasil, temos Nobre e Bonito no Mato Grosso e que viu no turismo o potencial para aumentar sua receita e assim gerar renda. Localizada aproximadamente 120 km de Cuiabá, Capital de Mato Grosso, a região de Nobres foi ponto de parada e passagem no ano de 1747, quando a região foi invadida por centenas de garimpeiros durante a febre do ouro, ficando entre Cuiabá e Diamantino.

Para o turista que chega para visitar Nobres, as opções de turismo são diversas como passeio a cavalo, grutas, mergulha em águas cristalinas, visita ao pantanal, passeio noturno. Algumas espécies raras de peixes e animais que compõe o cenário do pantanal mato-grossense.

Segundo Costa (2002, p.9) enumera algumas características gerais sobre o ecoturismo:

1. Toda forma de turismo em que a motivação principal dos turistas é a observação e a apreciação da natureza, bem como as culturas tradicionais que prevalecem nas áreas naturais;
2. Contém elementos educacionais e tradicionais;
3. Procura reduzir ao mínimo os impactos negativos sobre o entorno natural e sociocultural, além de contribuir para a proteção de áreas naturais incrementando a conscientização para a conservação de recursos naturais entre habitantes e turistas.

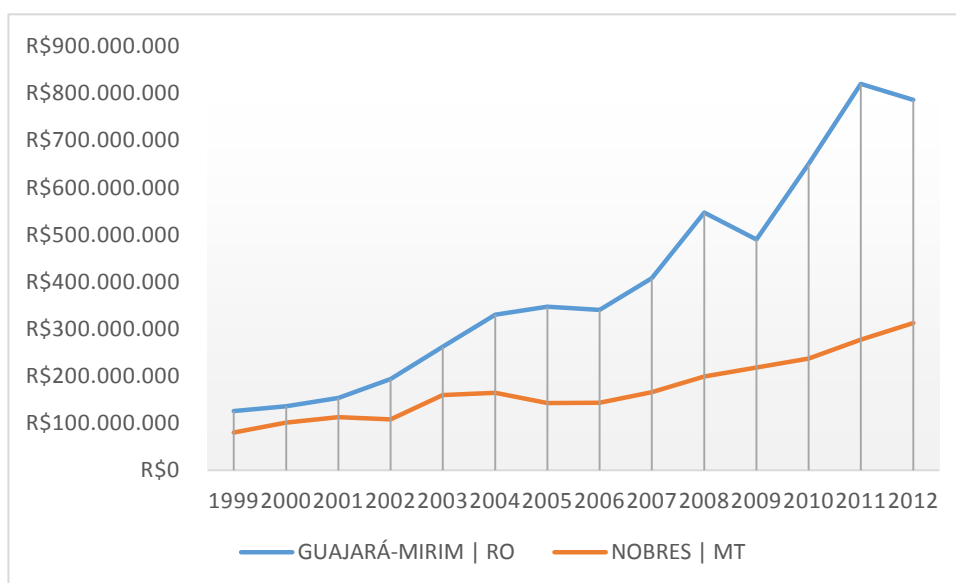
---

<sup>25</sup> PELLEGRINI FILHO, A. P. Ecologia, Cultura e Turismo, Lazer e Outros Temas. Campinas, Papirus, 1993.

<sup>26</sup> Idem.

As características desses lugares contribuem para uma importância do ecoturismo em que vivemos atualmente, a partir do momento que a sociedade busca na natureza obter lazer com o compromisso de respeitar a diversidade da área explorada. Mesmo assim, sua importância ainda falta muitos estudos sobre essa área que cresce gradativamente no Brasil e na região norte. Respeitando à natureza, a educação ambiental entra como uma aliada na prática do ecoturismo e tem como um dos principais objetivos, formar cidadãos conscientes de sua relação com a natureza, com uso de forma racional de recursos naturais, as gerações vindouras possam usufruir parte destes benefícios.

Podemos comparar também alguns dados envolvendo a cidade de Nobres no Mato Grosso que recentemente iniciou uma política de investimento no turismo ecológico. Comparando com Guajará-Mirim podemos observar informações importantes. Igualmente aos demais municípios comparados, com exceção de Parintins, o PIB de Guajará-Mirim é muito superior ao de Nobres.

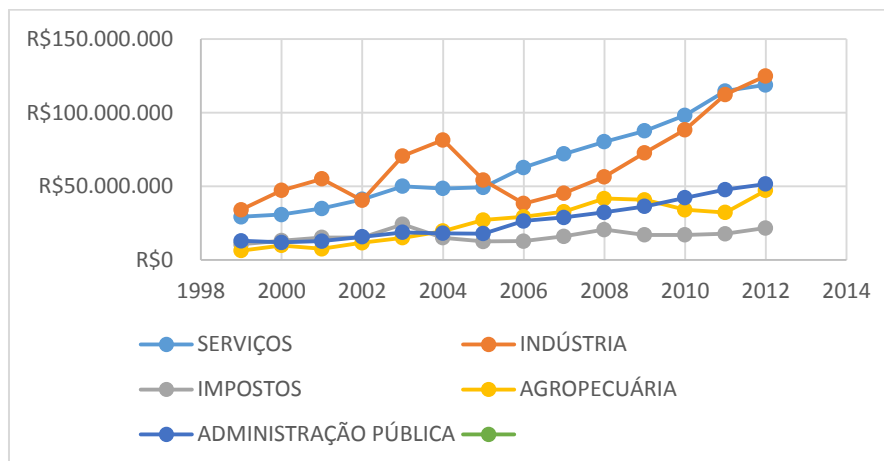


**Gráfico 10 – Evolução do PIB Municipal – Guajará-Mirim e Nobres (em R\$)**

Fonte: PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

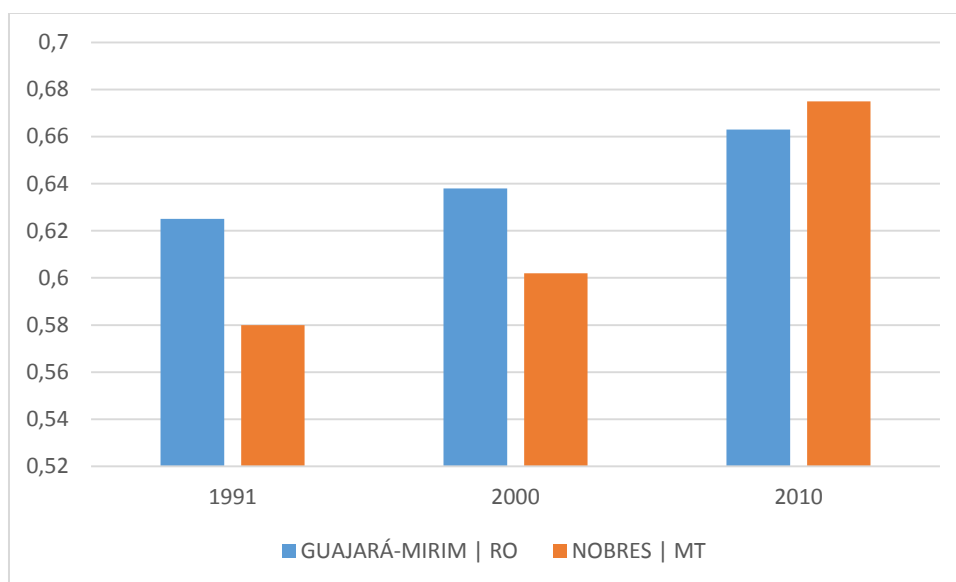
A despeito da diferença no PIB, para o nosso estudo importa o investimento na área de Turismo e de serviços. Enquanto em Guajará-Mirim, conforme já vimos, o peso do setor de serviços na composição econômica municipal é praticamente inexistente. Em contrapartida, em Nobres, o setor de serviços divide com a indústria a liderança da composição por setor da economia.



**Gráfico 11 – Composição por setor da Economia em Nobres – Em R\$**

Fonte: IBGE.

Analisando as informações dos gráficos acima, temos que o setor de serviço em Nobres na série histórica cresceu quatro vezes. Isso se dá pelo fato de no mesmo período o Município começou a implementar suas estratégias para o desenvolvimento do turismo ecológico que culminou com a melhoria do IDH conforme demonstrado no gráfico abaixo. De forma semelhante aos demais municípios comparados, o IDHM apresenta um comportamento sintomático.

**Gráfico 12 – Evolução do IDMH – Guajará-Mirim e Nobres**

Fonte: PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

Para que haja uma prática saudável do ecoturismo em Guajará Mirim, a mesma tem que ser satisfatória, pois é fundamental que a formação de consciência ambiental constitua um interesse compartilhado por todos os agentes envolvidos, turistas, moradores do local e guia.

As condições para que isso ocorra, não são poucas e os trabalhos também. Os visitantes frequentemente têm mostrado interesses em apreciar a riqueza cênica da localidade do que em obter conhecimento sobre o hábitat.

## **7. *Turismo enquanto opção para o desenvolvimento regional.***

O turismo deveria ser tratado como uma das principais atividades econômicas para gerar emprego e renda, visto que pode aquecer o mercado local envolvido com tal prática, quanto o internacional. A opção pelo turismo enquanto possibilidade de desenvolvimento local tende a aumentar o trade turístico, que é o conjunto de equipamentos constituintes do produto: meios de hospedagem, bares e restaurantes, agências de viagens e turismo, empresas de transporte, lojas de suvenires e demais atividades comerciais periféricas ligadas indiretamente ao turismo. Nesse momento procuro refletir sobre como a riqueza dos patrimônios naturais e histórico-culturais de Rondônia, com ênfase para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e as manifestações folclóricas como o Boi Bumbá, são de grande potencial turístico, podendo contribuir para o desenvolvimento local sustentável.

### **a) *Desenvolvimento local e sustentável: participação comunitária***

Para alguns pesquisadores e teóricos o desenvolvimento sustentável é um processo que procura melhorar as condições de vida das comunidades humanas e, ao mesmo tempo, respeitar os limites dos ecossistemas. Segundo eles, o equilíbrio da relação entre meio ambiente e desenvolvimento passa a ser reconhecido como desafio para humanidade, que deve buscar novos padrões de desenvolvimento que envolva de forma mais justa as diferentes camadas sociais (SACHS. 1993).

O desenvolvimento, se tomado apenas enquanto crescimento econômico, recorre ao fato de que o lucro é o mais importante, não havendo, a princípio, a preocupação com os impactos sociais e efeitos colaterais frente a uma localidade. Já, segundo aqueles que defendem o desenvolvimento sustentável, o desenvolvimento deve primeiro responder às necessidades do país coletiva e socialmente definidas; deve usar e aproveitar as tradições culturais existentes, e não as rejeitar, *a priori*, como obstáculos ao desenvolvimento. Deve também respeitar, e não destruir, o meio ambiente. Além destes pontos, a busca de um novo modelo de desenvolvimento precisa levar em conta o fortalecimento das populações em suas organizações sociais como um todo.

A despeito de compreender o tanto de idealismo contido nessas teses, como também uma certa dose de cumplicidade com o capitalismo, é evidente que as políticas de desenvolvimento têm, ao longo dos anos, demonstrado um grande compromisso com as

premissas econômicas, revelando sinais de insustentabilidade social e ambiental, percebidos e debatidos em todas as partes do mundo. Na final da década de 60, do século XX, devido às preocupações com os limites do crescimento econômico e a capacidade de suporte do planeta, abriu-se a discussão para um novo modelo de desenvolvimento, que viria a ser definido como desenvolvimento sustentável, que deveria incluir outros parâmetros, como a melhoria da qualidade de vida, a satisfação das necessidades humanas, o fortalecimento das economias locais, o desenvolvimento individual e coletivo, a boa governança (BENTO. 2003).

Apesar de não ser prática corrente na gestão dos municípios brasileiros, entendo que a participação da comunidade deve fazer parte da tomada de decisões sobre o desenvolvimento local, levando-se em consideração as questões socioculturais e ambientais. No caso amazônico, seguindo tal lógica, deveriam fazer parte desse processo as comunidades, comumente tratadas como tradicionais.

Comunidade pode ser definida como um grupo social de qualquer tamanho, cujos sócios residem em local específico, têm governo e frequentemente possuem herança cultural e histórica comum (CHAUÍ. 1989). No caso da Amazônia, considera-se comunidade tradicional os índios, os ribeirinhos, os caboclos e os seringueiros. Diversas teorias tentam explicar a relação entre comunidades tradicionais, meio ambiente e desenvolvimento. O atraso técnico e a miséria humana de certas regiões têm sido justificados como resultado da hereditariedade biológica do povo que as habita ou dos obstáculos climáticos indestrutíveis. Outros reconhecem que as razões fundamentais do atraso técnico e dos baixos níveis de vida das comunidades amazônicas tradicionais são nitidamente sociais e culturais e que estes são reflexos da economia e da política, pretérita e presente, nacional e internacional (WALNEY. 1988).

Por conseguinte, políticas de desenvolvimento e os conceitos associados a elas, como os expressados por Cardoso e Faletto (1970) e Furtado (1979), defendem a ideia de fazer as nações pobres caminharem em busca da superação de suas pobreza. Então, ao falar de desenvolvimento defende-se, como corolário deste, significados, valorações e direções, que o associam a algo positivo ou que conduz a algo melhor. Como poderiam, então, as comunidades tradicionais amazônicas participar da elaboração de projetos de desenvolvimento se elas são as destinatárias das referidas ações.

### **b) *As possibilidades do turismo: alguns debates***

As principais críticas ao turismo referem-se aos impactos socioculturais, na medida em que pode transformar o legado cultural em bens de consumo. Visto que a preservação da identidade (autenticidade local) é uma exigência de alguns consumidores do turismo, o legado cultural tornar-se-ia um bem de consumo. A cultura passaria a não ser importante apenas por si mesma, passando a ser importante por suas implicações econômicas (PORTUGUEZ. 2004). Ao trazer esse debate à tona, Português questiona esta afirmativa, expondo que as culturas receptoras não são estáticas. A identidade dos povos e das pessoas muda ao longo do tempo. Por outro lado, o turismo com base no legado cultural permite que se mantenha, mesmo que em determinado período (apresentações folclóricas) ou espaços (museus), a origem da comunidade. Possibilita que a comunidade recupere a sua memória coletiva, reconstruindo sua história e, em alguns casos, tome consciência do papel de seu povo em determinada época.

O turismo modifica de forma significativa o mercado de trabalho e seu efeito multiplicador na economia se traduz na criação de novos postos de trabalho. À oferta de emprego, gerada nas atividades diretamente servidas do turismo, é preciso somar-se o emprego indireto, gerado naquelas empresas que prestam bens de serviço ao setor. A função turística também induz processos de revalorização de recursos locais, assim como dinâmicas de renascimento cultural. Por outro lado, propicia o aparecimento de uma oferta cultural diversificada da qual se pode beneficiar tanto os turistas como os moradores. Ademais, contribui para reforçar a manutenção do patrimônio arquitetônico, cultural e social, dando novo uso para edifícios históricos, visibilidade as festas e danças tradicionais da região como o Boi Bumbá e a Festa centenária do Divino Espírito Santo. Mesmo com as transformações que o tempo provoca, encontramos diariamente monumentos, documentos que enriquecem a memória e resistem na sociedade. Le Goff (1996. p.536) aponta a importância da concepção de documento/monumento quanto enriquecimento da memória coletiva:

A memória coletiva e a sua forma científica, a história, aplicam-se a dois tipos de materiais: os documentos e os monumentos. [...] o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças [...] quer pelos historiadores. Estes materiais da memória podem apresentar-se sob duas formas principais: os monumentos, herança do passado, e os documentos, escolha do historiador. [...] O monumento tem como características o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas (é um legado à memória coletiva) [...] A concepção do documento/monumento é, pois, independente da revolução documental e entre os seus objetivos está o de evitar que esta revolução necessária se transforme num derivativo e desvie o historiador do seu dever principal: a crítica do documento – qualquer que ele seja –



enquanto monumento. O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite à memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa.

O monumento se caracteriza por ligar ao poder da perpetuação das sociedades históricas como um legado à memória coletiva. Podemos, de certa forma, entender que mesmo o Museu Municipal de Guajará-Mirim, antiga Estação Ferroviária, sendo um patrimônio e possui em seu acervo peças e artefatos que representem a cultura do lugar, elas ainda são uma face da história selecionada como oficial. O documento é um produto que a sociedade fabricou segundo as relações de forças estabelecidas. Dessa forma, na análise de documentos/monumentos, a crítica do historiador é seu dever principal dentro da análise conjuntural. No caso, pontuamos alguns monumentos que compõe o cotidiano dos habitantes de Guajará-Mirim e que constituem parte da memória e história coletiva dos cidadãos do lugar, numa dinâmica que envolve projetos políticos de desenvolvimento para Amazônia, e construções ambiciosas, migrações em larga escala e experiências exclusivas individuais de quem participou dessa odisséia.

Na busca por uma análise sociocultural para observar a manifestação das tradições, das festas e dos valores históricos na cidade de Guajará-Mirim, percebemos *in loco* principalmente o valor histórico da cidade, com suas edificações antigas, festejos tradicionais mantidos. Soma-se a isso as comidas típicas e poucas alterações no traçado urbano da cidade desde a década de 40 do século XX. Temos ainda a lendária ferrovia, que funcionou até o ano de 1972, quando então foi pavimentada a BR 429 ligando a capital de Rondônia a esta localidade. Na cidade existe um Museu Municipal, que funciona na antiga Estação Ferroviária, uma edificação histórica tombada pelo Estado como patrimônio histórico. Uma restauração de parte do trecho da ferrovia até a Colônia Agrícola do Iata, poderia aumentar as possibilidades de turismo histórico. Os gestores através de políticas públicas e projetos de desenvolvimento regional poderiam revitalizar esse complexo ferroviário fomentando o turismo na região preservando sua história e cultura gerando renda a população local. Pensar o espaço turístico a partir de suas formas arquitetônicas antigas significa um esforço de interpretação do mundo vivido pelos grupos sociais que antecederam o momento atual e, que sem sombra de dúvidas, despertam o interesse e a curiosidade dos turistas.

**c) *Turismo sustentável como ferramenta para o desenvolvimento local.***

A ampla divulgação e popularização da ideia do desenvolvimento sustentável, unida à procura por espaços com a “natureza”, com o inóspito e com o “diferente”, bem como às intencionalidades de atores públicos e privados em expandir as destinações turísticas e seus atrativos pelo mundo, fez com que se exacerbasse o conceito para o turismo, passando a considera-lo como uma atividade sustentável.

Segundo o documento da OMT (Organização Mundial do Trabalho) de 2003 (apud KOROSSY. 2008. p. 63), o turismo sustentável é aquele que atende às necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo em que protege e amplia as oportunidades para o futuro”. Ele deve ser concebido como um condutor da gestão de todos os recursos existentes, tanto no ponto de vista da satisfação das necessidades econômicas, sociais e estéticas quanto a manutenção da integridade cultural. A história local, assim como suas tradições devem ser parte do processo quanto a sua manutenção e proteção, evitando assim, sua descaracterização. Entende-se que assim, como no conceito de desenvolvimento sustentável, o termo turismo sustentável se fundamenta na dimensão econômica, e incorpora timidamente as dimensões ambiental, social e cultural, dimensionando-as como oportunidades e recursos para continuidade da atividade turística, fato que demonstra o viés utilitarista da OMT.

Da mesma forma que existem controvérsias sobre o conceito e a operacionalização do desenvolvimento sustentável, Swarbrooke aponta que não há uma definição completamente aceita de turismo sustentável. O autor cita o relatório Brundtland de 1987, que fala de sustentabilidade do turismo como “formas de turismo que satisfaçam hoje as necessidades dos turistas, da indústria do turismo e das comunidades locais, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazerem suas próprias necessidades” (SWARBROOKE. 2000. p. 19). É perceptível, como no documento da OMT, que a ONU também vincula a sustentabilidade do turismo às empresas que comandam o setor, preconizando indiretamente a manutenção da lógica de acumulação ilimitada de capital por parte dos empresários do setor turístico, e consequentemente, a exploração de recursos naturais e mão-de-obra local.

Butler (1998) argumenta que o turismo sustentável se apresenta como contraposição ao turismo de massa. Já Milne (1998) – ao afirmar que a maioria das discussões sobre turismo sustentável busca contrapor e diferenciar atividades sustentáveis daquelas relacionadas ao turismo de massa, alerta para não reproduzimos uma visão dicotômica entre turismo sustentável *versus* turismo convencional, pois, segundo o autor, todos os tipos de turismo

dependem de uma organização básica em comum, estando então interligados. Ao analisar a afirmação de Milne em relação a ligação entre todos os tipos de turismo, entendemos que os fatores que ligam todas as modalidades de turismo se encontram vinculados à lógica de organização dos receptivos e das viagens, determinada pelas empresas que atuam na organização, promoção e desenvolvimento do turismo, sobretudo grandes empresas transnacionais que controlam o setor turístico. O que às vezes aponta para um grupo forte capitalista que poucas vezes atuam em regiões e localidades com turismo sustentável, de modo que nos inclinamos a concordar com o pensamento de Milne.

Butler afirma que até o início da década de 1970, os atores responsáveis pelo desenvolvimento do turismo visavam apenas à obtenção de lucros por parte de seus investidores, não se importando com questões ambientais e sociais vinculadas às consequências sócio-espaciais do turismo. Mesmo o autor destacando que a partir da década de 1970 a preocupação com os impactos ambientais e sociais decorrentes do turismo foi incorporada nos debates técnicos e acadêmicos, direcionando como caminho oficial o da incorporação da ideia de desenvolvimento sustentável ao turismo, referendado pela Conferência Mundial de Turismo Sustentável, realizada pela OMT em 1990. Nela, apud OMT (1996:12), definiu-se que o turismo sustentável constitui um modelo de desenvolvimento econômico que foi concebido para:

- a) - Melhorar a qualidade de vida da comunidade visada;
- b) - Oferecer ao visitante uma elevada qualidade de experiências;
- c) - Manter a qualidade do ambiente de que tanto a comunidade anfitriã quanto o visitante dependem.

A afirmação do turismo sustentável como modelo de desenvolvimento econômico já demonstra a restrição da concepção de sustentabilidade apresentada pela OMT, e reforça nossa afirmação de seu viés utilitarista. Segundo os relatórios e anais da mesma conferência, denominada de O'Globe 90, foram elencados os benefícios do turismo sustentável: estimula a compreensão dos impactos do turismo; assegura uma distribuição justa dos benefícios e custos; gera empregos locais, diretos e indiretos; estimula indústrias domésticas lucrativas; gera entrada de divisas para o país e injeta capital e dinheiro novo na economia local; diversifica a economia local, sobretudo em áreas rurais onde o emprego agrícola pode ser esporádico ou insuficiente; procura ser participativo na tomada de decisões entre atores, e incorpora o planejamento e o zoneamento assegurando o desenvolvimento do turismo adequado à capacidade de carga do ecossistema; estimula o desenvolvimento do transporte local, comunicações e outras infraestruturas para a comunidade; cria facilidades de recreação

que podem ser usadas pela comunidade local; o turismo natural encoraja o uso produtivo de terras consideradas impróprias para a agricultura; o turismo cultural intensifica a autoestima da comunidade local; demonstra a importância dos recursos naturais e culturais para a economia de uma comunidade e seu bem-estar social, e pode ajudar a preservá-los; monitora e administra os impactos do turismo, e opõe-se a qualquer efeito negativo. (O'GLOBE apud SWARBROOKE. 2000)

A sustentabilidade turística é a capacidade de manter a atividade constante, no tempo e no espaço, com processos de funcionamento e fluxos equilibrados, respeitando a capacidade de carga social e ambiental dos polos receptores, a integração cultural dos povos, a conservação dos recursos naturais utilizados, gerando mecanismos de distribuição de renda, beneficiando visitados e visitantes (MARTINS. 2003). Além do mais, as áreas protegidas podem ter a sua sobrevivência assegurada, quando integradas à economia e à cultura das sociedades locais, tornando-se centros sociais tão valiosos como escolas, hospitais e bibliotecas. Nesse sentido o turismo em Guajará-Mirim planejado através de uma boa política pública do Estado, pode ser benéfico quando oferece motivação econômica para a conservação ambiental e cultural.

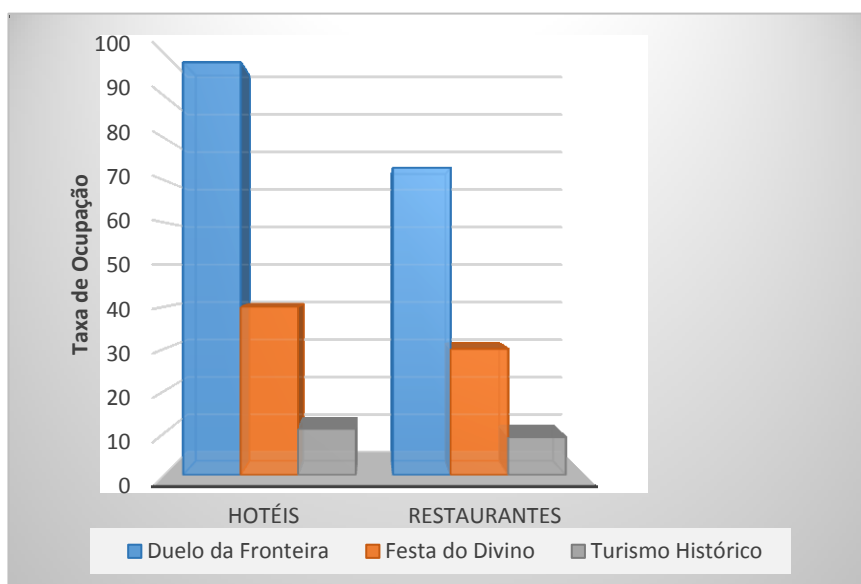
É perceptível a viabilidade do turismo em Guajará-Mirim, quando analisamos os números referentes a movimentação de turistas durante o principal evento da cidade, o Duelo da Fronteira. A Festa do Divino, apesar de não movimentar os mesmos números, pois não alcança ocupações significativas na rede hoteleira da cidade e muito menos nos restaurantes, em virtude de ser uma festa religiosa, e muitos fiéis são hospedados em casas de familiares e por isso também, preferem realizar suas refeições na residência dos parentes. Se, mesmo sendo uma festa religiosa, tivesse o aporte público de transformá-la em evento cultural da cidade, o quadro poderia também se alterar, mesmo que não obtivesse o mesmo sucesso da festa dos Bois.

O turismo histórico, então, se torna quase imperceptível, se usarmos o mesmo parâmetro de comparação. Segundo informações obtidas na Secretaria de Cultural, Lazer e Turismo de Guajará-Mirim, isso ocorre em virtude, de décadas da ausência de um planejamento efetivo para o turismo no lugar, e principalmente na ausência de revitalização de muitos monumentos e sítios históricos, que estão abandonados na cidade, dentre eles, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Entre os dias 2 e 5 de janeiro de 2013, coletamos dados através de um questionário qualitativo e quantitativo, que foi entregue aos proprietários ou responsáveis de hotéis e restaurantes da cidade. O objetivo era entender como se dava a movimentação desses ambientes

comerciais e prestadores de serviço, durante os principais eventos turísticos da cidade. Queremos constatar se os mesmos ocasionavam algum impacto econômico na cidade através da possível movimentação de turistas. Uma tentativa de perceber se viável ou não o fomento do turismo local, através de valores culturais que fazem parte da identidade da população.

Buscamos na SEMCET, um cadastro de Restaurantes e Hotéis existentes na cidade, e a partir desse levantamento, tentamos com os proprietários a colaboração para a coleta de dados. No universo de 25 hotéis na cidade de Guajará, conseguimos autorização de 15 para a utilização dos dados. Já no que se refere aos restaurantes, em um total de 16 cadastrados pela prefeitura da cidade, conseguimos a colaboração de 10. Os números são inspiradores no que tange principalmente ao evento Duelo da Fronteira com vemos no Gráfico 1.



**Gráfico 13 – Circulação de hóspedes e clientes em Guajará-Mirim**

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas informações fornecidas pelos estabelecimentos.

Analisando o gráfico acima, conclui-se que o número de hotéis tem sido um gargalo para Guajará-Mirim durante a realização da festa denominada Duelo da Fronteira. Com uma taxa de ocupação de 98%, se torna urgente a necessidade de investimentos em novas estruturas de hospedagem. Contudo, observa-se que a estrutura já existente, se torna suficiente para outros eventos festivos. Para que novos investimentos não se tornem ociosos durante um longo período de tempo, ocasionando prejuízo para os empreendedores, se faz necessário uma agenda de eventos, tais como feiras, congressos, simpósios, etc.

Na busca de termos uma ponte de desenvolvimento em que a economia de Guajará-Mirim esteja relacionada à participação efetiva de sua população em um projeto de desenvolvimento local, entendemos em parte, observado os números, que o cidadão de Guajará, se sinta integrado mais aos festejos do boi, do que, ao projeto de desenvolvimento implantado na cidade através da Área de Livre Comércio, ou seja, partimos da premissa de pertencimento por parte do brincante do boi, pois este se sente parte do processo. Se sente “nós” com relação ao projeto da Zona Franca, os “outros”.

Durante nossa pesquisa, percebemos o grande envolvimento da cidade no evento do boi, talvez isso, explique em parte, essa cultura ter sido preservada, e é um evento que arrecada aos cofres públicos, promovendo renda para a população e mantendo viva uma identidade. Em números representados na pesquisa, foi constatado que durante a festa do boi na cidade, no universo de 69% dos hotéis existentes em Guajará, obtém taxas de 98% de ocupação. Já no evento centenário do Divino Espírito Santo, não alcançamos tal cifra, a festa religiosa chega a impactar apenas 40% da capacidade dos hotéis pesquisados. O turismo histórico, envolvendo os sítios e pontos da construção da Madeira-Mamoré, ficam longe de um número positivo quando se entende, que a tal ferrovia é conhecida no mundo todo, por ter sido construída na Amazônia no final do século XIX, a sua potencialidade turística poderia ser melhor explorada com políticas públicas voltadas para o turismo. O número de visitantes a cidade em busca de conhecer os espaços que compreende o que resta da Estrada de Ferro, são de 11%.

Devemos lembrar que muitos pontos estão abandonados, e necessitam ser revitalizados para serem utilizados como ambiente de lazer e turismo. O Gráfico 1 também esclarece os reflexos nos restaurantes da cidade, em um universo de 73% dos restaurantes cadastrados pela prefeitura para fins turísticos, constatamos que os números são semelhantes aos da rede de hotéis da região. O Duelo da Fronteira impacta com 73% dos restaurantes ocupados com o oferecimento de seus serviços, período em que, segundo a prefeitura, os referidos estabelecimentos comerciais lucram muito. Já durante a realização dos festejos do Divino Espírito Santo e através do turismo histórico, são respectivamente alcançadas as cifras de 30% e 9%.

Percebemos também, na falta de políticas públicas quando nos atentamos a oportunidade que existe em explorar de maneira sustentável, o turismo histórico da cidade, principalmente daquilo que resta de edificações antigas, praças, locomotivas, trilhos e a estação da ferrovia, hoje Museu Municipal, que se encontra fechado para visitas. Cada vez mais, torna-se necessário refletir sobre o território turístico a partir de suas formas antigas,

pois trata-se de um esforço acadêmico para interpretar a cotidianidade dos grupos que antecederam a vida moderna e que despertam os interesses e as suas curiosidades dos turistas.

Segundo PELLEGRINI FILHO (1993. p. 107), a partir da segunda metade do século XX, o dinamismo da vida em sociedade constituiu um fator de mudanças que provocou e ainda provoca dificuldades à política de preservação do Patrimônio Cultural e Histórico. Houve e está havendo um “atropelo cego pelo progresso”, motivo pelo qual se faz necessária maior preservação dos bens históricos e culturais, contexto em que o turismo assume inegável importância.

A história de um projeto capitalista na Amazônia, que resultou na construção de uma ferrovia, que teve a participação de muitos estrangeiros na sua construção, está sendo abandonada ao relento. Tornou-se entulho em alguns pontos da cidade, talvez o turismo histórico de Guajará não ocorra satisfatoriamente, por conta da ausência de políticas públicas na preservação desse patrimônio histórico. Revitalização pode trazer resultados satisfatórios para o turismo, e até mesmo para a qualidade de vida da população, afinal, trata-se de parte da história da cidade, pois, a ferrovia proporcionou no passado, o transporte de pelas de borracha dos seringais, e nesse período, alimentou um tipo de vida na floresta, uma forma típica da região Amazônica, a maneira de viver do caboclo, por isso talvez, esse projeto capitalista do passado, tenha um sentido de pertencimento por parte da população, pois, ele manteve o modo de vida do amazônida, sem provocar alterações no seu valor identitário. Em 2012, a antiga estação da ferrovia foi revitalizada (ver figura 23 ), e em seu entorno são realizadas atividades culturais e festivas, que preservam tradições do lugar.

**Figura 31 - Antiga estação e atualmente Museu Municipal de Guajará-Mirim**



Fonte: Fotografia de José Calixto



## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Profunda e essencialmente amazônica, a festa se abastece da natureza exuberante, do espírito do sentimento de *nós*, havendo um sentido e uma sensação de pertencimento, de um hábito cultural que lhe oferece as qualidades superlativas e os materiais para a reinvenção dos mitos, das lendas e dos ritos ancestrais. Uma comunidade, produzindo sentidos, reafirmando sua cultura e sedimentando uma identidade amazônica. Nutre-se, também, do caboclo e de sua história marcante. Alguns dos habitantes da Amazônia são homens e mulheres, cujo sangue ainda carrega as marcas do retirante que deixara para trás a escassez do seco agreste para se estabelecer na fartura da floresta e das várzeas da pátria água sem fim.

O *nós*, está claramente representado nas festas de Guajará, a disputa dos bois Flor do Campo e Malhadinho, não somente proporcionam a preservação de uma cultura cabocla com suas tradições, mas também oferece ganhos no aspecto econômico. O desdobramento da festa proporciona hotéis cheios e restaurantes recheados de turistas o que acarreta uma movimentação financeira que, aparentemente beneficia a todos. Já os *outros*, que são representados pelo projeto desenvolvimentista, que desconsidera os traços culturais locais, em seu bojo, são munidos de um aparente projeto positivo com um pretensioso discurso ambiental. A Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim, não é visivelmente de fato, algo que tenha beneficiado a comunidade, até por que, tal projeto não faz parte da cultura local. Muito menos, ocorre algum tipo de envolvimento da população local com o projeto, que prometia com a desculpa de preservar as florestas da região contra o desmatamento, oferecer desenvolvimento, progresso, empregos e sustentabilidade.

Cada vez mais, torna-se necessário refletir sobre o território turístico a partir de suas formas antigas, pois se trata de um esforço acadêmico para interpretar a cotidianidade dos grupos que antecederam a vida moderna e que despertam os interesses e as curiosidades dos turistas. A partir da segunda metade do século XX, o dinamismo da vida em sociedade constitui um fator de mudanças que provocou e ainda provoca dificuldades à política de preservação do Patrimônio Cultural e Histórico. Houve e está havendo em Guajará-Mirim, assim como em boa parte dos municípios de Rondônia, um atropelo cego pelo progresso, motivo pela qual se faz necessária maior preservação dos bens históricos e culturais, contexto em que o desenvolvimento sustentável regional pode ser alcançado com o turismo que assumiria inegável importância.

Após a análise da bibliografia, dos levantamentos de campo, dos documentos históricos e arquitetônicos no ano de 2011, foi possível observar que em Guajará-Mirim há potencial para que a atividade turística se desenvolva e proporcione bem-estar para os moradores do local e satisfação para o turista. Porém se faz necessária uma reavaliação das ações que hoje existem no que diz respeito à estrutura de recepção, atrativos naturais, patrimônio histórico e cultural, serviços de apoio, infraestrutura básica e, principalmente, reformas nas vias de acesso ao núcleo, além de fiscalização em relação ao patrimônio tombado e pesquisa que vise à exploração dos sítios arqueológicos existentes na localidade. A evolução histórica da cidade é um legado pouco explorado e difundido pelos moradores e pela Prefeitura Municipal de Guajará-Mirim.

Ainda, a ausência de trabalhos sistematizados a respeito da História do município que fortaleça a proposta de turismo para região, evidencia uma problemática de grande repercussão, isto , diante da atual situação socioeconômica do município, o turismo aparece como uma das alternativas viáveis para seu desenvolvimento sustentável.

A escassez de informações históricas de Guajará-Mirim, e em especial, da história da brincadeira do *Boi*, principal evento turístico da região, demonstra ser um dos grandes obstáculos a serem superados para que, de fato, o turismo encontre bases elementares para sua estruturação na região de Guajará-Mirim. Por outro lado, aponta um fértil campo propício ao desenvolvimento de pesquisas científicas oportunizando o incremento da relação Universidade – Comunidade. Seria importante a realização de um inventário turístico da localidade e do seu entorno é de vital importância para o desenvolvimento da atividade turística, pois, de posse desse inventário, os moradores e o poder público local poderiam criar novos roteiros de visitação, qualificar os serviços oferecidos aos visitantes e pleitear recursos para o desenvolvimento regional, junto aos Governos Estadual e Federal.

## 9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, José Januário de Oliveira. Os Latifúndios do INCRA: a concentração da terra nos projetos de assentamento em Rondônia. São Paulo: USP (Tese de Doutorado), 1999.
- AMARAL, José Januário de Oliveira. *Terra Virgem Terra Prostituta: o processo de colonização agrícola em Rondônia*. São Paulo: USP (Dissertação de Mestrado), 1994.
- ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Turismo segmentação de mercado. Ed. Futura; São Paulo, 1999.
- ANDRADE, José V., *Turismo: fundamentos e dimensões*. Pioneira; São Paulo, 1999.
- ALMEIDA, Mauro W. Barbosa. 2003. A Luta dos Seringueiros na Amazônia . In: Seminário ANPOCS. Mesa redonda sobre Amazonas. Caxambu. Caderno de Resumos ANPOCS
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No Rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.
- BENTO, Leonardo Valles. Governança e Governabilidade na Reforma do Estado – entre eficiência e democratização. Ed. Manole. São Paulo - 2003.
- BERRY, Nicole. *O Sentimento de Identidade*. São Paulo: Ed. Escuta, 1991.
- BURKE, Peter, *O que é História Cultural?* Jorge Zahar editor : Rio de Janeiro, 2005.
- CARDOSO, F.H. & Faletto, E. *Dependência e Desenvolvimento na América Latina*. Zahar Editores; Rio de Janeiro, 1970.
- CARVALHO, Maria Michol Pinho de. Matacras que desafiam o tempo: é o Bumba-meu-boi do Maranhão. São Luís: [...], 1995.
- CASCUDO, Luís da Câmara. *Antologia do Folclore Brasileiro*. Global Editora: São Paulo, 2001.
- CHAUÍ, Marilena. *Brasil – Mito fundador e sociedade autoritária*. Ed. Fundação Perseu Abramo : São Paulo, 2000.
- CHAUÍ, Marilena. *Conformismo e Resistência*. Ed. Brasiliense: São Paulo, 1989.
- COGGIOLA, Osvaldo. *Segunda guerra mundial – um balanço histórico*. Edit. FFLCH USP: São Paulo, 1985.
- COSTA, P.C. Ecoturismo. São Paulo: Aleph: 2002. - (Coleção ABC do turismo).
- DORIA, Rodrigues da Costa. *Ecoturismo na Amazônia*. Ed. Edufro; Porto Velho, 2007.
- ESTEVA, Gustavo. Dicionário do Desenvolvimento - guia para o conhecimento como poder. Editoras Vozes; Petrópolis, 2000.
- FERNANDES, Antônio Ocampo. *Madeira-Mamoré – do gênio humano ao abandono*. Ed. Rondorff: Porto Velho, 2005.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. Ferrovia do Diabo, Ed. Melhoramentos: São Paulo, 2005.
- FONSECA, Dante Ribeiro da. *Estudos Históricos da Amazônia*. Ed. Maia. Porto Velho - 2007
- FURTADO, Celso. *Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico*. Ed. Nacional; São Paulo, 1979.
- GALEANO, Eduardo. *As Veias Abertas da América Latina*. Ed. Paz e Terra: São Paulo, 1998.
- GAULD, Charles. *Farquhar o Último Titã*. Editora de Cultura; São Paulo, 2006.
- GOES, Hércules. *Madeira-Mamoré patrimônio da humanidade*. Ed. Ecoturismo: Santos, 2005.
- GONÇALVES, Luiz Alberto Oliveira. PETRONILHA, Beatriz Gonçalves Silva. *O jogo das diferenças: o multiculturalismo e seus contextos*. ed. Autêntica; Belo Horizonte, 2004.

- GRANDIN, Greg. Fordlândia – Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na Selva. Ed. Rocco: Rio de Janeiro, 2009.
- GLOBE'90. Tourism Stream and Action Committee. An Action Strategy for Sustainable Tourism Development. Vancouver. B.C., 1990.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma, a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. Ed Companhia das Letras: Rio de Janeiro, 2005.
- HOBBSAWM, Eric. *Era dos extremos*. Companhia das Letras. 1999.
- HOBBSAWM, Eric. *Tempos Interessantes*. Ed. Companhia das Letras; São Paulo, 2002.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *História geral da civilização brasileira*. Volume 10 – ed. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 1997.
- HUGO, Vitor. *Desbravadores volumes I e II*. Edição do autor; Porto Velho, 1991.
- KAMEN, Henry. *Filipe da Espanha*. Ed. Record. Rio de Janeiro – 2003.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4 ed. Campinas: Unicamp, 1996.
- LEAL, Paulo Nunes. *A guerra que eu vivi*. Editora JS; Rio de Janeiro, 2000.
- LEMES, M.T.; Nunes, J.R.; Nunes, P.A.; Oliveira, S.S. Contribuição do Ecoturismo e Educação Ambiental em um balneário localizado no município de Nobres (MT). *Revista Brasileira de Ecoturismo*, São Paulo, v.7, n.1, fev 2014/abr, 2014, pp.151-167
- LIMA, Luciene Gomes. *Ficções do Ciclo da borracha*. Ed. EDUA; Manaus, 2009
- MALON, Hagner da Silva, Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte, UFMG. 2014.
- MAHAR, D.J. Desenvolvimento econômico da Amazônia: uma análise de políticas governamentais. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978.
- MARTINS, Clerton, *Turismo, Cultura e Identidade*. Ed. Roca; São Paulo, 2003.
- MEIRELES, Denise Maldí. *Guardiães da Fronteira – Rio Guaporé, século XVIII*. Ed. Vozes; Petrópolis, 1989.
- MENEZES, Esron Penha de Menezes. Território Federal do Guaporé, Retalhos para a História de Rondônia. Livro II, Porto Velho, 1983.
- OLIVEIRA, José Lopes de. *Rondônia – Geopolítica e Estrutura Fundiária*. Ed. Grafel; Porto Velho, 2010.
- PELLEGRINI FILHO, A. P. Ecologia, Cultura e Turismo, Lazer e Outros Temas. Campinas, Papirus, 1993.
- PINTO, Emanuel Pontes. *Rondônia, evolução histórica*. Ed. Expressão e Cultura; Rio de Janeiro, 1993.
- PINTO, Emanuel Pontes. Território Federal do Guaporé, fator de integração da fronteira ocidental do Brasil. Ed. Viaman; Rio de Janeiro, 2003.
- POLLAK, Michael. *Estudos históricos*. FGV. Rio de Janeiro, 1992.
- PORTUGUEZ, Anderson Pereira. *Turismo, Memória e Patrimônio Cultural*. Ed. Roca. São Paulo, 2004.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE (PNUMA). 1987, Bruxelas. *Nosso Futuro Comum*. FGV. Rio de Janeiro, 1988.
- RABELLO, A. C. B. *Inventando o outro: representações do desenvolvimento da fronteira na Amazônia*. Belém, 2004, 367p. Tese de Doutorado em Desenvolvimento Sócio-Ambiental. – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. A experiência do turismo ecológico no Brasil: um novo nicho de mercado ou um esforço para atingir a sustentabilidade. *Turismo - Visão e Ação* - ano 2 - n.5 - p.81-90 out-1999/mar-2000

SACHS, Ignacy. *O Desafio do ECO 92: desenvolvimento com justiça em um planeta habitável*. In: \_\_\_\_\_ **Estratégias de transição para o século XXI**. Desenvolvimento e Meio Ambiente. Livros Studio. São Paulo: Nobel, 1993, p.11-57.

SALLES, Vicente. *O boi-bumbá no ciclo junino*. Brasil Açucareiro. Rio de Janeiro, 38(7506): 27-33, jun., 1970.

SILVA, Amizael Gomes, *No Rastro dos Pioneiros*. Ed. Escopo; Porto Velho, 1984.

SWARBROOKE, Jonh. *Turismo sustentável: conceitos e impacto ambiental*. São Paulo: Aleph, 2000.

TEIXEIRA & FONSECA, Marcos Antônio Domingues & Dante Ribeiro. *História Regional*. Ed. Rondoniana; Porto Velho, 2003.

VALENTIN, Andreas, *Contrários, a celebração da rivalidade dos Bois-Bumbás de Paritins*. Ed. Valer; Manaus, 2005.

VELHO, Otávio Guilherme. *Frentes de expansão e estrutura agrária*. Estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro. Zahar. 1972.

WALNEY, C. *Uma comunidade amazônica: estudo do homem nos trópicos*. Costa, S. C.(trad.). 3 ed. São Paulo: Edusp, 1988. Coleção Reconquista do Brasil, 2 série; v.136.